



Kommunikations-  
ministeriet

# Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik

Statsrådets trafikpolitiska  
redogörelse till riksdagen 2012



Konkurrenskraft och välfärd  
genom ansvarsfull trafik

Statsrådets trafikpolitiska  
redogörelse till riksdagen 2012

Program och strategier 3/2012

Layout  
Workshop Pälviä Oy

Pärm design  
Mainostoimisto Proinno Design Oy

Fotografer  
Antero Aaltonen, Panu Pälviä,  
Kommunikationsministeriet, VR Group/bildbank

Tryck  
Erweko Painotuote Oy, Helsingfors 2012

ISSN 1457-747X (print)  
ISSN 1795-4037 (web)

ISBN 978-952-243-301-5 (print)  
ISBN 978-952-243-302-2 (web)

Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik  
Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen 2012

<b>1. Utgångspunkter för beredningen av trafikpolitiken</b>	4
1.1 Beredningen av redogörelsen	5
1.2 Utformandet av de trafikpolitiska riktlinjerna	6
1.3 Framtidsutmaningarna inom trafikpolitikent	6
1.4 Nuläget inom trafiksystemet	10
<b>2. Trafikvision 2030+</b>	13
<b>3. Ett betjänande trafiksystem</b>	14
<b>4. Finansiering som grund för servicenivån</b>	16
<b>5. Trafiksystemet möjliggör hållbar tillväxt</b>	21
<b>6. En fungerande vardag banar väg för välfärd</b>	28
<b>7. Klok och ansvarsfull trafik</b>	34
<b>8. Effektiva förfaranden garanterar ett gott resultat</b>	38
<b>9. Specialfrågor för trafikpolitiken på 2010-talet</b>	42
9.1 Stora och växande stadsregioner	42
9.2 Flygtrafiken och flygplatsnätverket	44
9.3 Tillväxtutsikterna och infrastrukturen i trafiken till Ryssland	45
9.4 Transeuropeiska trafiknät	46
<b>10. Konsekvensbedömning</b>	47
<b>11. Till slut</b>	51
Bilaga 1: Utvecklingsprogram för trafiknätet 2012–2015, projektbeskrivningar	52
Bilaga 2: Utvecklingsprogram för trafiknätet 2016–2022, planeringsprojekt	55
KOMPLETTERANDE MATERIAL	56
Bilaga 3: Riksdagens skrivelse 17/2012 rd	57
Bilaga 4: E18-tillväxtkorridoren Forsby–Vaalimaa	58
Bilaga 5: Kostnadseffektivare utveckling av riksväg 12 på vägavsnittet Lahtis–Kouvola	59
Bilaga 6: Nya koncept för persontransporttjänster som upphandlas med offentliga medel	60
Bilaga 7: Centrala faktorer för servicenivån på landbygdstansporter och behoven av att förbättra trafiknätet	61
Bilaga 8: Nationella projektet MBTSN+M vid stationsområdet i Lahtis	62
Bilaga 9: Pendelparkering	63
Bilaga 10: Stöd för boende hemma till åldringar och handikappade	64
Bilaga 11: Trafisafe	65





# 1. Utgångspunkter för beredningen av trafikpolitiken

Trafiksystemet består av trafikinfrastruktur, trafikmedel, trafiktjänster, människor i trafiken och gods som transporteras samt av tjänster, information, bestämmelser och organisationer i anslutning till dem. Med trafikpolitik avses alla åtgärder som riktas mot de delar av trafiksystemet som nämns ovan. Trafikpolitiken och trafiksystemet har nära kopplingar till samhällets övriga funktioner, särskilt till näringslivets verksamhetsförutsättningar, ekonomin, sysselsättningen och utvecklandet av regionerna.

Med hjälp av trafikpolitiken tryggas smidiga och trygga resor och transporter i enlighet med näringslivets och invånarnas behov. En god trafikinfrastruktur och ett välfungerande trafiksystem är viktiga för befolkningens vardag. Så gott som alla medborgare gör dagligen arbets-, skol- och fritidsresor samt resor för att uträtta ärenden – i genom-

snitt tre resor per dag. I stadsregionerna förbättras resornas och resekedjornas funktionalitet särskilt av trafikledernas kvalitet, högklassiga lösningar inom kollektivtrafiken och trafikstyrning. I glesbygden påverkas resornas smidighet och trygghet mest av kvaliteten på väg- och trafikförhållandena. Förändringar i region- och samhällsstrukturen och placeringen av tjänster påverkar människornas mobilitetsbehov. Goda trafikförbindelser är en central förutsättning även för utvecklingen av regionerna och en av de viktigaste faktorerna som påverkar företagets placering och verksamhetsförutsättningar.

Trafiksystemet är en central konkurrensfaktor för Finland eftersom landet är vidsträckt och transportavstånden långa. Industrin och bosättningen har spritts ut över hela landet, och skogs- och metallindustrierna, som transporterar

stora mängder tungt gods, har stått för en stor del av produktionen. Trafiken till havs har en dominerande ställning i transporterna inom utrikeshandeln. Det är viktigt för hela trafiksystemets funktionalitet och landets konkurrenskraft att de huvudsakliga trafikförbindelserna erbjuder en tillräckligt hög servicenivå. En trygg, smidig och driftsäker trafik och enhetliga rese- och logistikkedjor är centrala servicenivåfaktorer inom både gods- och persontrafiken.

Trafiken är också en servicenäring, vars uppdrag är att transportera människor och gods från en plats till en annan och därigenom skapa mervärde för människornas liv, näringslivet och hela samhällsekonomin. Trafikens roll framhävs ytterligare i den globala världen, där produktionen specialiseras och kontinenternas ömsesidiga beroende ökar, vilket i sin tur leder till att kontakterna, nätverkanter och transportbehoven ökar. Trafikens andel av Finlands bruttonationalprodukt är mer än 7 procent.

Över 5 procent av alla sysselsatta arbetar inom trafikbranschen. I Finland finns 23 000 trafikföretag som sysselsätter sammanlagt 130 000 personer. Dessutom skapar trafiken indirekt arbetsplatser bl.a. inom anläggningsverksamheten och teknologiindustrin. Inom anläggningsverksamhet har statens byggnad och underhåll av trafikinfrastrukturen en betydande sysselsättningseffekt. En satsning på en miljon euro skapar arbete för i genomsnitt 17 personer under ett år. Byggnaden av trafikinfrastrukturen är hemmamarknadsverksamhet: av varje euro bli 0,75 cent i Finland. Trafikinvesteringar användes framgångsrikt som ekonomiska stimulansåtgärder särskilt under den förra recessionen.

Trafiksystemet är rikets blodkär. Trafikinfrastrukturen och trafiktjänsterna är framför allt en drivkraft för centrala samhällsfunktioner – studier, boende, arbete och produktion – och en hävstång för den ekonomiska tillväxten. Omkring 3 procent av statsbudgeten används för att utveckla och upprätthålla trafiksystemet, men trafiksystemets indirekta inverkan på de utgifter som uppstår inom samhället är flerfaldig jämfört med trafiksystemets finansiering. Trafiksystemet kan inte planeras som en fristående del, utan genomförandet av systemet har karaktären av multiprofessionellt och tväradministrativt samarbete. Vid planeringen av trafiksystemet ska man tväradministrativt även beakta trafiksystemets effekter bland annat med perspektiv på samhällsekonomin och utvecklingen av hälsan.

För Finland är Europeiska unionen en inre marknad och inriktningen av unionens trafikpolitik har en betydande inverkan också på den nationella politiken och lagstiftningen. Europeiska kommissionen publicerade i mars 2011 en vitbok om trafikpolitikens framtid *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*. Vitboken fungerar som avsnittet om trafik i europeiska tillväxt- och sysselsättningsstrategin (strategin Europa 2020). Vitboken ger riktlinjerna för kommissionens långsiktiga vision fram till 2050 och för de viktigaste åtgärderna för att uppnå visionen. Det sammanfattade målet är att minska utsläppen från trafiken med 60 procent från nivån 1990 före utgången av 2050.



## 1.1 Beredningen av redogörelsen

I Katainens regeringsprogram konstateras följande: *”Genom en trafikpolitisk redogörelse, som kommer att utarbetas av en branschövergripande strategisk ministerarbetsgrupp, drar man upp riktlinjerna för de strategiska mål som ska sträcka sig längre än valperioden och som ska ligga till grund för framtida projektheter och utveckla landets viktigaste trafiknät. I detta arbete ska man bland annat säkerställa att markanvändningen, boendet, trafiken, servicestrukturen och en hållbar utveckling beaktas och att det finns förutsättningar för närings- och regionutveckling. Som en del av denna redogörelse kommer regeringen att utreda de logistiska flaskhalsarna och utvecklingsbehoven inom utrikeshandeln. En central uppgift för ministerarbetsgruppen är att bedöma hur logistiksystemet ska utredas med tanke på den nationella konkurrenskraften. Samtidigt ska även behovet av att utveckla trafiksystem som sträcker sig över kommun- och landskapsgränserna inom pendlingsregionerna beaktas.”* Regeringsprogrammet konstaterar vidare: *”Genom en redogörelse av statsrådet drar regeringen upp riktlinjer för trafikpolitikens projekt på medellång sikt och reserverar finansiering för de projekt som nämns där.”*

Beredningen av redogörelsen styrdes av regeringens trafik- och kommunikationspolitiska ministerarbetsgrupp under ledning av trafikminister *Merja Kyllönen*. Medlemmarna i ministerarbetsgruppen var bostads- och kommunikationsminister *Krista Kiuru*, näringsminister *Jyri Häkämies*, jord- och skogsbruksminister *Jari Koskinen*, undervisningsminister *Jukka Gustafsson*, miljöminister *Ville Niinistö*, försvarsminister *Stefan Wallin* och inrikesminister *Päivi Räsänen*. Ministerarbetsgruppens arbete bistöds av en grupp av tjänstemän från kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, finansministeriet och social- och hälsovårdsministeriet. Redogörelsens innehåll bearbetades i tolv delprojekt, i vilka sakkunniga från ministerier som är centrala för trafikförvaltningen och trafikfrågor medverkade.

Utmaningarna för trafikpolitiken<sup>1</sup> och trafiksystemets nu läge<sup>2</sup> rapporteras i separata PM. Sammanfattningar av dem ingår i kapitel 1.3 och 1.4 i denna rapport. Åtgärderna för att säkerställa Finlands logistiska konkurrenskraft behandlas av en grupp som bestod av tre utredare<sup>3</sup>. Utrednings-

1) Liikenteen rooli yhteiskunnassa ja liikennepolitiikan 2010-luvun haasteet: <http://www.hare.vn.fi/upload/Asiakirjat/17748/51991.DOC>

2) Liikennejärjestelmän nykytila: <http://www.hare.vn.fi/upload/Asiakirjat/17748/56837.PDF>

3) Suomen ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämisarpeet. Utredningsgruppens slutrapport. 6/2012 (<http://www.lvm.fi/web/fi/julkaisu/-/view/3786378>)



gruppens rekommendationer har beaktats i tillämpliga delar i de riktlinjer som läggs fram i redogörelsen, och dessutom presenteras utredningsgruppens slutsatser i kapitel 5. Frågor som gäller finansieringen av investeringarna utreddes av en finansieringsarbetsgrupp under ledning av finansministeriet. I samband med beredningen av redogörelsen genomfördes åtta pilotprojekt för att hitta nya och effektiva tillvägagångssätt och för att åskådliggöra den potentiella nyttan av innovativt nytänkande. (Pilotprojekten presenteras i bilagorna 4–11.)

Samtidigt med beredningen av redogörelsen arbetade även andra utredningsgrupper med bland annat avregleringen av konkurrensen inom persontrafiken på järnvägarna, transportbehoven inom gruvindustrin i norra Finland, rättvis prissättning av trafiken, strategin för sjöfarten, uppgörandet av en plan för trafiksäkerhet, stöden till sjöfarten, trafiken i Kvarken och framtidens bränslen. Frågor i anslutning till dessa ämnesområden tas upp för avgörande senare under regeringsperioden. Dessa frågor behandlas i redogörelsen endast på ett allmänt plan.

Trafikförvaltningens intressentgrupper medverkade aktivt i beredningen av redogörelsen. I beredningens inledande skede undersöktes intressenternas uppfattningar om trafikpolitikens framtida utmaningar och förslag till riktlinjer med en enkät som skickades till nästan 500 mottagare. Sammanlagt 138 personer besvarade enkäten. Även delprojekten hörde centrala intressentgrupper under sitt arbete. Medborgarnas åsikter bland annat om funktionen av vardagsresorna och kollektivtrafiken samt förutsättningarna för gång och cykling undersöktes genom en diskussion som ordnades på forumet dina-sikt.fi. Sammanlagt 258 kommentarer erhöles, vilket var det hittills tredje största antalet kommentarer i forumets historia. Efter att beredningen fortskridit presenterades redogörelsens preliminära förslag till visioner och riktlinjer vid ett omfattande evenemang för diskussion och hörande, som ordnades den 3 februari 2012. Intressentgrupperna hade dessutom möjlighet att lämna kommentarer och utlåtanden gällande utkastet till redogörelse 6–12.3.2012. Cirka 150 kommentarer erhöles.



## 1.2 Utformandet av de trafikpolitiska riktlinjerna

Den trafikpolitiska redogörelsen har karaktären av långsiktig beredning av samhällspolitiken, inom vilken man också förbereder sig på snabba förändringar. Den trafikpolitiska redogörelsen *Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik* har uppgjorts utifrån de tre insatsområdena i programmet för Katainens regering:

1. *Bekämpning av fattigdom, ojämlikhet och utslagning.*
2. *Stabilisering av den offentliga ekonomin.*
3. *Stärkande av en hållbar ekonomisk tillväxt, sysselsättning och konkurrenskraft.*

I redogörelsen beaktas regeringsprogrammets riktlinjer som gäller eller berör trafikpolitiken, och de har upptagits i de riktlinjer som presenteras i redogörelsen. I redogörelsen beaktas trafikpolitikens utveckling och inriktningar även på internationell och EU-nivå.

I delprojekten och arbetsgrupperna identifierades ett stort antal utvecklingsbehov i trafiksystemet och förfaringsätten. De viktigaste riktlinjerna och åtgärderna för dem upptogs i redogörelsens sju huvudteman, som presenteras nedan.

- *Ett betjänande trafiksystem* (kapitel 3)
- *Finansiering som grund för servicenivån* (kapitel 4)
- *Trafiksystemet möjliggör hållbar tillväxt* (kapitel 5)
- *En fungerande vardag banar väg för välfärd* (kapitel 6)
- *Klok och ansvarsfull trafik* (kapitel 7)
- *Effektiva förfaranden garanterar ett gott resultat* (kapitel 8)
- *Specialfrågor för trafikpolitiken på 2010-talet* (kapitel 9)



## 1.3 Framtidsutmaningarna inom trafikpolitiken

### Kunder och konkurrenskraft

**Centrala transportkorridorer har nyckelposition.** De viktigaste faktorerna med tanke på målet att trygga Finlands konkurrenskraft och hållbara ekonomiska tillväxt är utrikesförbindelserna, servicenivån på de viktigaste interna rutterna och trafiksystemets funktion i de största stadsregionerna. De möjligheter som Barentsområdet och nordostpassagen erbjuder kan förändra de globala transportkedjorna. Den ekonomiska tillväxten i S:t Petersburgsregionen och i det övriga Ryssland, förbättringen av Rysslands interna trafikförbindelser och landets ökande integration med de globala marknaderna kan orsaka betydande förändringar i transportflödena i framtiden. Om gränsen mellan Finland och Ryssland öppnas för visumfri trafik, väntas passagerarmängderna och trafiken mellan länderna öka till det flerdubbla. Man måste kunna sköta om att gränserna kan överskridas smidigt och om gränssäkerheten. **Även**

**de internationella flygförbindelserna är oundgängliga för Finlands konkurrenskraft.** Utöver förbindelserna till Europa kommer även förbindelserna till marknaderna i tillväxtländerna att ha en allt viktigare position i framtiden.

Utnyttjandet av Finlands betydande naturresurser och de förbindelser till utlandet som handeln behöver bör tryggas med trafiklösningar. **Gruvverksamhetens volym** och omställning väntas öka till det tredubbla före mitten av innevarande decennium. Gruvverksamheten behöver en fungerande logistik som stöd. För närvarande utgörs de största utmaningarna av huvudbanornas och hamnarnas skick och kapacitet, förbindelserna mellan gruvorna i östra Finland och Bottniska viken samt gruv-, metallförädlings- och kemiindustrins transportförbindelser till de växande marknaderna i Asien.

**En välfungerande transportmarknad har stor betydelse.** Nationellt ska utvecklingsbehoven inom trafiksystemet och transportmarknaden behandlas i förhållande till medborgarnas, samhällets och näringslivets behov. I takt med att verksamheten internationaliseras ökar risken för att den grå ekonomin vinner insteg också på transportmarknaden i Finland. Utländska aktörer som etablerat sig på marknaden har gjort konkurrensen hårdare. Livskraftiga företag är dessutom ett grundläggande villkor för upprätthållandet av en ansvarsfull och sund trafik- och arbetarsäkerhetskultur.

**Största delen av transportlagstiftningen kommer via de internationella organisationerna och EU-lagstiftningen,** och därför har det blivit allt viktigare att utöva inflytande på internationella forum. Ärenden som har direkt inverkan på trafiken behandlas ofta på andra håll än i sammansättningar som är inriktade på trafik, och å andra sidan behandlas ärenden av liknande typ på överlappande forum, vilket förutsätter en välfungerande nationell samordning. EU:s roll blir allt viktigare även i det regionala och bilaterala samarbetet. EU:s verksamhet inom yttre förbindelser är motiverad, då trafikmarknaderna är globala, och den stödjer i huvudsak allokeringen av tillräckliga resurser till centrala målsatta helheter. Samtidigt erbjuder den dock möjligheter till bilaterala överenskommelser, exempelvis med Finlands viktiga handelspartner Ryssland.

**Kostnadstrycket och miljö- och kvalitetskraven inom logistik ökar, vilket återspeglas i näringslivets konkurrenskraft.** De stigande energipriserna, klimat- och miljökraven och de nya drivmedlen höjer transportkostnaderna inom logistik. Vikten av förutsebarhet inom leveranskedjorna blir allt viktigare, och därför ska man vid sidan av kostnadseffektiviteten även förbättra transporternas punktlighet och kvalitet. De avancerade metoderna för intelligent trafik blir en allt viktigare del av planeringen och genomförandet av logistiktjänster. Samtidigt ökar kompetenskraven på aktörerna i logistikbranschen. Å andra sidan bereder dessa utmaningar aktörer i branschen möjlighet att agera som föregångare när det gäller att utveckla energi- och ekoeffektiviteten och utnyttja intelligent teknik. Användningen av IT och kommunikationsteknik i trafiksystemet och utvecklingen av grön teknik erbjuder nya möjligheter att lösa problem inom trafiken och förbättra trafiksektorns

funktionalitet, produktivitet och effektivitet. Utnyttjandet av de möjligheter som den intelligenta trafiken erbjuder kräver beställar- och samarbetskunnande av ett nytt slag.

**Kunnande inom lokala förhållanden kan bli en exportfördel.** De största utmaningarna för ett funktionellt trafiksystem i Finland utgörs av de krävande förhållandena, och situationen kommer åtminstone inte att bli lättare när klimatförändringen framskrider. Förhållandena påverkar alla trafikformer och kräver beredskap. De kraftiga väderfenomenen som blivit allt vanligare samt landets läge, som ställer särskilda krav särskilt på vintersjöfarten, kräver specialkunnande av aktörerna. De föränderliga förhållandena och riskerna i anslutning till dem bör beaktas vid planeringen, byggnaden och driften av trafiksystemet och infrastrukturen, och uppgifterna om omständigheterna bör införas i styrsystemen för trafiken. Hantering av svåra väderleks- och anställningsförhållanden året runt är finländsk specialkompetens. Utvecklade metoder och nya tekniska lösningar gör det möjligt att föregripa betydande förändringar i omständigheterna, vilket ökar säkerheten och smidigheten i trafiken samt logistikens funktionalitet och kostnadseffektivitet. Med intelligenta omständighetstjänster kan man förbättra kostnadseffektiviteten exempelvis inom vinterunderhållet och halkbekämpningen och samtidigt förbättra trafiksäkerheten och ta miljöhänsyn. Väderleks- och väglagskunnandet och det intelligenta utnyttjandet av den erbjuder dessutom finländska företag konkurrensfördelar och internationella affärsmöjligheter. Även de fördelar som klimatförändringen medför bör förutses i syfte att utnyttja dem till fullo. Exempelvis sjöfarten i det arktiska området kommer att öka, när de nordliga sjörutterna öppnas, vilket erbjuder nya möjligheter att utnyttja det finländska arktiska kunnandet och tjänsterna i anslutning till förhållandena.

**Smidiga resor och transporter kräver ett funktions-säkrat trafiksystem.** Trafiksystemets funktionssäkerhet hotas bland annat av väderleksförhållanden, olyckor, tekniska fel, naturkatastrofer (bl.a. askmolnet), kampåtgärder på arbetsmarknaden och mänskliga fel. Trafikens funktionalitet har prövats under de senaste åren särskilt av extrema väderfenomen av olika slag, såsom skyfall, snöstormar och stormar, och de väntas bli vanligare i takt med att klimatförändringen fortskrider. Samhället är mer exponerat än någonsin för störningar av olika slag till följd av att systemen blivit alltmer tekniska samtidigt som funktioner har lagts ut och verksamhetsnätverken har blivit alltmer omfattande. Med IT-lösningar kan man göra hanteringen av störningssituationer snabbare och lindra deras konsekvenser. Å andra sidan exponerar den ökade tekniken systemet för störnings- och riskfaktorer av en ny typ. Det finns också behov att i högre grad beakta de risker som orsakas av extrema väderleksfenomen, höjningen av havsytan och klimatförändringen i beredskapsplanerna.

**Tjänsterna digitaliseras vilket underlättar vardagen, och de ökade möjligheterna till distansarbete kan minska behovet av fysisk mobilitet.** Byggandet av

ett rikstäckande bredbandsnät spelar en nyckelroll för att denna utveckling ska kunna äga rum. De privata och of-fentliga tjänsterna förflyttas successivt till nätet, vilket gör det möjligt att uträtta ärenden hemma. I framtiden kan allt fler arbeten utföras på distans utan behov av dagliga arbetsresor. Webbhandelns popularitet fortsätter att öka. Fenomenet splittrar godsflöden och minskar behovet av mellanlagring, men kräver effektiv utkörningstrafik som stöd. Tillväxten inom elektroniska tjänster kan också medföra betydande bekymmer för olika befolkningsgrupper, t.ex. för seniorer för vilka IT har förblivit främmande och för vilka det är mycket svårt att uträtta ärenden elektroniskt.

**Tidigare har andelen resor som görs på fritiden ökat i förhållande till alla resor, men nu verkar trenden ha vänt.** De olika fortskaffningssätt som används på fritiden påverkas av förändringar i människornas värderingar och levnadsmönster. Inom de resor som görs på fritiden framhävs andra behov och servicenivåfaktorer än inom arbetsresor. Vad gäller resor på fritiden är en särskild utmaning att kunna erbjuda kollektivtrafik som kan konkurrera med personbilen. Flygtrafiken har ökat, och även i Finland har särskilt landskapsflygplatsernas utbud av direktflyg till destinationer i utlandet ökat markant under de senaste åren. Flygtrafikmarknaden reagerar snabbt på förändringar i efterfrågan och den ekonomiska situationen, och därigenom förändras även utbudet av rutter kontinuerligt.

Enligt säkerhetsvisionen för trafiken **behöver ingen omkomma eller skadas allvarligt i trafiken.** Antalsmässigt flest dödsfall inträffar i den icke-kommersiella och icke-yrkesmässiga trafiken. Jämfört med bilister i medelåldern har unga bilister (18–20 år) en tredubbel dödsrisk i trafiken. Risken för äldre bilister (över 75 år) är dubbel. En särskild utmaning i trafiken är rattfylleri (även roderfylleri), fortkörning, körning mot rött ljus samt försummande av användningen av säkerhetsanordningar. Dessa fenomen vittnar om en ansvarslös trafikskultur. Inom den kommersiella och professionella trafiken har trafiksäkerhetsvisionen redan uppnåtts, med undantag av vägtrafiken där den tunga trafiken är delaktig (även om den oftast inte är den part som orsakar olycksfallen) i så gott som i en tredjedel av alla olycksfall med dödlig utgång. Inom flyg-, sjö- och järnvägstrafiken är målet att säkra den uppnådda säkerhetsnivån. Förändringar i omvärlden medför ytterligare utmaningar för upprätthållandet av säkerhetsnivån. Exempelvis när fartygstrafiken i Östersjön ökar, ökar även risken för en stor olycka.

**I ett tillgängligt trafiksystem** fungerar trafikmiljön och trafiktjänsterna inklusive informationstjänsterna inom trafiken bra även med tanke på de trafikanter som har de sämsta förutsättningarna. Tillgänglighet handlar om fysisk framkomlighet, användarvänlighet, multikanalsinformation och smidiga resekedjor från dörr till dörr. Tillgänglighet inom trafiken minskar kostnaderna i andra sektorer och förebygger utslagning. **Befolkningen åldras**, vilket utgör ytterligare en utmaning för hela trafiksystemet. Utvecklingen påverkar människornas mobilitetsbehov, trafiksystem och trafiksystemets tillgänglighetskrav.



### Miljön och samhällsstrukturen

**Klimatförändringen berör alla.** Finland har förbundit sig till att minska växthusgasutsläppen internationellt och på EU-nivå. Trafiken orsakar cirka 20 procent av Finlands växthusgasutsläpp. Enligt EU:s utsläppsminskningssmål, som bygger på Kyotoprotokollet, ska Finland minska utsläppen från trafiken med 16 procent före utgången av 2020 jämfört med nivån 2005. EU:s trafikpolitiska mål är att minska växthusgasutsläppen från trafiken med 60 procent från nivån 1995 före utgången av 2050. Utsläppsminskningssmålen för trafiken är krävande. Uppnåendet av målen förutsätter att fordonsparken förnyas snabbt, att utvecklingen inom fordons- och bränsletekniken utnyttjas fullt ut, att man minskar mobilitetsbehovet genom planering av trafiksystemet och markanvändning och att man övergår från personbilstrafik till hållbarare trafikformer. Ett hjälpmedel är olika former av samägande och sam användning av personbilar som fungerar i nätet och som förändrar privatbilismens traditionella modell.

**Trafiken får sin drivkraft så gott som uteslutande från olja.** Oljepriset är mycket känsligt för förändringar i världspolitiken och den globala ekonomin. Dessutom uppskattas tillgången och kvaliteten på olja börja minska från och med 2025, eventuellt redan tidigare. Varje förbrukad liter bensin eller dieselolja ökar även koldioxidutsläppen. Energieffektiviteten inom trafiken måste kunna förbättras. På lång sikt bör man kunna införa en tillräcklig mängd nya bränslen eller alternativa drivmedel i trafiken. Besluten om dessa frågor är aktuella inom EU just nu. Det finns alternativ till de nuvarande oljeintensiva lösningarna, men de olika tekniska lösningarnas lämplighet för olika trafikformer och införandets tidsspann varierar. Det stora utbudet av drivmedel och de politiska riktlinjerna, som förändras snabbt, förvirrar konsumenterna, och man väntar sig tydliga och långsiktiga riktlinjer av den offentliga sektorn.

**Utöver växthusgasutsläppen** orsakar trafiken också många andra utsläpp som är skadliga för naturen eller hälsan. Sådana är bland annat utsläppen av kväveoxider inom sjöfarten och vägtrafiken, svaveldioxid, kolmonoxid, kolväten och partiklar. Av dessa så kallade traditionella utsläpp orsakar trafiken 20–60 procent beroende på förening. Sva-velutsläppen från fartygstrafiken påverkar luftkvaliteten särskilt i tätbebyggda kustregioner. I Östersjöns ekonomiska region bor cirka 85 miljoner människor, av vilka 31

procent bor högst 50 kilometer från kusten. Utsläppen av svaveldioxid, kväveoxider, kolväten, kolmonoxid och partiklar från vägtrafiken i Finland har minskat under de senaste tjugo åren med mer än hälften. Enligt de senaste undersökningarna lider upp till två miljoner finländare tidvis av symptom i luftvägarna som orsakas av partiklar och andra föroreningar som svävar i luften, och hela 1 500 finländare dör i förtid varje år på grund av dessa föroreningar. Buller och vibrationer från trafiken försämrar livsmiljöns kvalitet och trivsamhet.

**Samhällsstrukturen i stadsregionerna splittras.** Finlands städer har redan i utgångsläget haft en låg invånartäthet och spridd samhällsstruktur i jämförelse med städer inom EU som till invånarantalet är av motsvarande storlek. Befolkningen har fortsatt att spridas ut i de ekonomiska regionerna under de senaste decennierna. De finländska städernas energiförbrukning och koldioxidutsläpp per person är bland de högsta inom EU. En betydande del av den stora energiförbrukningen beror på boendet och trafiken. Vi har inte kunnat fullkomligt realisera de miljöfördelar som det urbana boendet medför. Den fortlöpande splittringen av samhällsstrukturen försämrar funktionsförutsättningarna för kollektivtrafik, gång och cykling, leder till en ökning av privatbilismen och därigenom till en ökning av trafiken och växthusgasutsläppen, som ger fart åt klimatförändringen.

**Det börjar uppstå rusning i stadstrafiken i Finland**, särskilt i metropolområdet. Detta medför betydande ekonomiska och välfärdsrättsliga förluster. Rusningen ger också upphov till växthusgasutsläpp och försämrar trivseln i stadsområden. Rusningarna försämrar även trafiksystemets funktionssäkerhet. Det är inte möjligt att avlägsna trafikrusningen permanent genom att bygga nya trafikleder eftersom en smidigare trafik ofta leder till att personbilstrafiken ökar. Dessutom har byggnad av trafikleder ofta konsekvenser som försämrar livsmiljöns trivsamhet. Godstrafiken, som ökar och utvecklas i stadsregionerna, behöver dock satsningar på lednätverket i syfte att säkra trygga och smidiga transporter. Inom stadsplaneringen glömmar man ofta att sköta om en smidig godstrafik till städernas centrumområden. Denna trafik är ett absolut villkor för den livliga affärs- och serviceverksamheten i städernas centrumområden och för områdenas attraktivitet.

**Befolkningen på landsbygden har minskat.** Det minskande befolkningsunderlaget medför lönsamhetsproblem inom trafiktjänsterna. Landsbygdsinvånarnas och företagets verksamhetsförutsättningar ska emellertid tryggas genom att erbjuda en tillräckligt hög servicenivå inom de grundläggande tjänsterna för mobilitet och transporter. Detta innebär att man måste införa nya och ännu mer ekonomiska förfaranden för att ordna trafiktjänsterna. Genom att trygga en grundläggande servicenivå inom trafiken kan man stöda medborgarnas möjligheter till en självständig livsföring och förebygga extra kostnader inom socialservice.

**Kollektivtrafikens popularitet** påverkas i väsentlig omfattning av servicenivån inom kollektivtrafiken. Rese-

kedjan ska fungera från dörr till dörr och man måste sköta exempelvis om möjligheterna till anslutningsparkering. Särskilt i städernas randzoner är utmaningen att hitta en konkurrenskraftig servicenivå inom kollektivtrafiken i jämförelse med personbilstrafiken. Användningen av kollektivtrafiken får stöd av smidiga arrangemang för cykling och en trivsam och trygg miljö för gång. Ställningen av gång och cykling inom trafiksystemprocesserna ska stärkas och utökas. Cykling har betydande potential uttryckligen som ersättare av korta personbilsresor. För närvarande är 43 procent av alla personbilsresor under fem kilometer långa.



### Effektiviteten och den offentliga ekonomin

**Urvalet av metoder inom trafikpolitiken bör utvidgas.** Trafikpolitikens uppgift är att på ett produktivt och hållbart sätt se till att medborgarnas och företagets dagliga resor och transporter är fungerar. De allt stramare utsikterna för den offentliga ekonomin, klimatförändringen, den alltmer dynamiska omvärlden, den fortgående utvecklingen av metodurvalet och användarnas behov som förändras förutsätter ett angreppssätt inom trafikpolitiken, där metoder av olika slag och av olika aktörer utnyttjas mångsidigt och effektivt. Ramförordningen för statsbudgeten gynnar inte användningen av nya metoder och kombinationer av olika metoder i full utsträckning. Ett centralt problem för utvecklandet av trafiksystemet har varit **budgetförordningen**, som inte specificerar investeringsutgifter och konsumtionsutgifter. Med andra ord behandlas satsningar på trafiklednätverket inte i verkligheten som investeringar, och investeringsutgifter periodiseras inte enligt deras ekonomiska användningstid i statens budgetekonomi.

Under de senaste åren **har statens och kommunernas roller och finansieringsansvar inom trafikledningshållningen och utvecklingen av trafiklederna delvis blivit oklara.** Preciserade ansvar skulle främja den övergripande planeringen av trafiksystemet och samhällsstrukturen. Staten lägger årligen ut cirka 1,5 miljarder euro på upprätthållandet och utvecklingen av trafiksystemet, och kommunerna satsar nästan lika mycket. Om de produkter och tjänster som köps in i dag producerades förmånligare och på bästa möjliga sätt med tanke på helheten, skulle man kunna uppnå betydande besparingar för skattebetalarna.



**Det behövs samarbete och en mer omfattande beredning inom förvaltningen.** En sektorindeldad förvaltning utan ömsesidiga kontakter kan inte tillgodose de framtida behoven. För att öka kundinriktningen och effektivisera verksamheten behöver samarbetet inom olika förvaltningsområden och olika förvaltningsnivåer stärkas. De knappa resurserna tillåter inte dubbelarbete som utförs utan vetskap om andra, utan de gemensamma resurserna måste kunna användas klokt för hela samhällets bästa. Syftet med **kommunreformen**, som är under beredning, är att besvara de utmaningar som den allt svagare försörjningskvoten och förändringarna i efterfrågan på service medför. När kommunreformen genomförs, påverkar den inte bara trafiken, utan även planeringen och genomförandet av trafiksystemet och markanvändningen. Å andra sidan ökar koncentrationen av tjänsterna mobilitetsbehovet till vissa delar. Samtidigt stöder kommunreformen en allt enhetligare kommunstruktur särskilt i de stora stadsregionerna och förbättrar därigenom tillgängligheten till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Möjligheterna att ordna kollektivtrafiken i samarbete blir bättre.

**Den offentliga sektorn ska med sina åtgärder stöda hela samhällets verksamhetsförutsättningar och produktivitetens utveckling.** Ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen är det senaste steget som tagits i syfte att effektivisera produktiviteten inom verksamheten. Ämbetsverkens nya roller gör det möjligt att införa nya tänkesätt och verksamhetsmetoder och göra dem ännu mer användarorienterade än tidigare samt att utveckla upphandlingsförfarandena och upphandlingskunnandet så att marknadspotentialen och innovationerna kan utnyttjas fullt ut.



## 1.4 Nuläget inom trafiksystemet

### Trafiknäten och trafiken

**På grund av geografiska faktorer och befolkningsmängden är trafikströmmarna i Finland tunna och avstånden långa. Personbilstrafiken dominerar fördelningen på olika trafikformer.** Sjötrafikens utveckling är direkt beroende av förändringar i ekonomin. Järnvägstrafiken har en relativt stabil roll på längre sikt. Väg- och flygtrafiken ökar. **Logistikkostnaderna i Finland är höga i en internationell jämförelse**, i genomsnitt 11,9 procent av företagets omsättning, dvs. 25,3 miljarder euro år 2009. Hushållens konsumtion som gäller trafiken följer den ekonomiska utvecklingen och har ökat kraftigt på 2000-talet. Trafik är hushållens största konsumtionspost (16 procent) efter boende och energi.

**Inom utrikes transporter** har sjötrafiken en mycket stor betydelse, och inom inrikes transporter har vägtrafiken en dominerande ställning. År 2011 utgjorde sjötransporter 98,5 miljoner ton av Finlands utrikestransporter, medan landsvägstransporter stod för 6,9 miljoner ton (2010) och järnvägstransporter för 11,3 miljoner ton. Flygfraktens andel av transportererna i utrikestrafik var 0,2 miljoner ton.

Varustransporter i inrikes vägtrafiken 2011 utgjorde 312,9 miljoner ton, järnvägstransporter 23,5 miljoner ton, sjötransporter 11,0 miljoner ton och flygtransporter 0,01 miljoner ton. Transportprestationen i inrikes vägtrafiken var 23,8 miljarder tonkilometer, i järnvägstrafiken 6,8 miljarder tonkilometer och i sjötrafiken 4,2 miljarder tonkilometer.

Utrikes **persontrafiken** 2011 hade 13,6 miljoner passagerare inom flygtrafiken och 17,7 miljoner passagerare inom sjötrafiken. Gränsen mellan Finland och Ryssland överskreds 2011 av 10,6 miljoner personer, varav landsvägstrafikens andel var 96 procent. Cirka 443 000 passagerare reste på järnväg mellan Finland och Ryssland 2011, och passagerarmängden har ökat kraftigt med 28 procent om året efter att den snabba tågförbindelsen till S:t Petersburg öppnades 2010.

Finländarnas persontrafikprestation på resor i hemlandet är cirka 74 miljarder personkilometer per år, vilket motsvarar 41 km per person och dygn, och 15 110 km om året. Merparten av prestationen, cirka 89 procent, ackumuleras inom vägtrafiken. Det totala antalet resor per person är 2,89 resor/person/dygn.

Trafikverket administrerar statens vattenleder, bannätet och landsvägarna. Trafiksäkerhetsverket svarar för myndighetsuppgifterna inom trafiksystemet, utvecklar systemets säkerhet och främjar miljöhänsyn. Statsbolaget Finavia Abp svarar för flygstationerna i enlighet med nätverksprincipen. Kommunerna svarar för gatorna och privata väglag för de privata vägarna. Kommunerna deltar i statens investeringar för att utveckla trafikinfrastrukturen från fall till fall. Trafiksektorns finansiering i statsbudgeten 2012 uppgick till **sammanlagt 1 936 miljoner euro**<sup>4</sup>. Skatteintäkterna från trafiken<sup>5</sup> utgör 4 753 miljoner euro och de övriga avgifterna från trafiken 136 miljoner euro. Varje finländare betalar cirka 300 euro om året för trafiklederna (utvecklandets andel är cirka 110 euro). **Kommunerna använde 1 800 miljoner euro** på trafikleder och kollektivtrafik år 2010.

**Trafiksystemets servicenivå** har utvecklats i en positiv riktning ur näringslivets perspektiv. Enligt näringslivets uppfattning ska särskilt järnvägsbanor för tung godstrafik, vägar med små trafikmängder och förbindelser mellan bannätet och industrianläggningar samt tryggheten av trafiken året runt med alla trafikformer fortfarande betraktas som objekt som kräver fortsatt utveckling. De internationella flygförbindelserna, som är livsviktiga för näringslivet och turismen, har ökat på önskat sätt. Personer som färdas regelbundet i personbilstrafiken är nöjda med trafikförhållandena både på sina egna boningsorter och på långa resor. Även om trafikens smidighet på huvudvägarna för närvarande är i huvudsak på en god nivå, kommer den att försämrast i takt

med att trafikmängderna ökar, om man inte får ökningen av trafikmängderna under kontroll. Tillfredsställelsen med den lokala kollektivtrafiken varierar från region till region. Mest missnöje väckte biljettpiserna, olämpliga rutter och turer samt utbudet av turer på kvällar och veckoslut. Det största behovet för utveckling inom fjärrkollektivtrafiken gäller den lokala kollektivtrafikens anslutningstrafik till stationerna.

En särskild utmaning är **vinterväghållningen**, av vilket transporternas funktionalitet och säkerhet kräver hög kvalitet dygnet runt. Servicenivån inom isbrytning har utsatts för prövning under de senaste två exceptionellt krävande vintrarna. Över 90 procent av fartygen kommer fram utan att behöva vänta, men den genomsnittliga väntetiden för de fartyg som blivit tvungna att vänta har varit betydligt längre än målsatta 3,5 timmar. Trafiken har ökat betydligt, medan isbrytarkapaciteten har förblivit oförändrad samtidigt som handelsfartygens isgångsförmåga har blivit sämre.

Utmaningen inom upprätthållandet av **trafiknätverkens skick** är att trafiknätverken är så omfattande (78 000 km landsvägar, 26 000 km gator och 350 000 km privata vägar; 5 919 km järnvägsbanor; 16 200 km vattenleder av vilka 3 900 km farleder för handelssjöfart) och trafikmängderna så utspridda. I landsvägsnätet finns det 670 km vägar i dåligt skick på huvudlederna (ca 4 procent av huvudvägnätet) och 2 700 km vägar i dåligt skick i det övriga vägnätet (ca 7 procent av nätet). Vidare håller ett stort antal landsvägsbroar på att nå en ålder då de måste byggas om, och i dagens läge är uppskattningsvis cirka 5 procent av broarna i dåligt skick. Inom järnvägstrafiken utgör de hastighetsbegränsningar som tjälskador orsakar om våren den viktigaste påverkande faktorn i anslutning till nätverkets skick. Åren 2003–2009 omfattade de en rätt liten del av bannätet (50 km), men under de senaste två vintrarna har de omfattat i genomsnitt 950 km. Inom sjötrafiken är cirka 1 000 km farleder i dåligt skick. Av dem är något under hälften farleder för handelssjöfarten.



### Trafiksäkerhet

**Trafikolyckor är ett problem särskilt inom vägtrafiken. Dödsfall och allvarliga skador är sällsynta inom den kommersiella flygtrafiken, sjöfarten och järnvägstrafiken.** Säkerheten inom vägtrafiken i Finland har förbättrats på lång sikt. År 2011 vände den gynnsamma trenden, då dödsfallen i vägtrafiken ökade med tjugo jämfört med året innan. Den ogynnsamma utvecklingen har fortsatt under

första hälften av 2012, vilket gör målet att minska dödsfallen i vägtrafiken till hälften ännu mer utmanande än tidigare. År 2011 omkom 292 och skadades 7 919 personer i vägtrafiken. Även i europaomfattande jämförelser av säkerheten i trafiken har Finland tidigare klarat sig relativt bra, men under de senaste åren har situationen försämrats (år 2010 kom Finland på en elfte plats i relation till befolkningsmängden och på 23:e plats vid en jämförelse av den procentuella minskningen under tio år). Finlands mål har varit att uppnå en placering bland de fem bästa europeiska länderna. Medeltalet för olycksfall vid plankorsningar på järnvägarna (2002–2011) är 34 olycksfall i vilka i genomsnitt sju personer omkom om året. År 2011 inträffade 25 olyckor, i vilka två personer omkom.

Inom järnvägstrafiken har det under de senaste åren inte inträffat olycksfall med dödligt utfall för en passagerare. År 2011 omkom fyra personer i olycksfall i järnvägstrafiken, av vilka två i olyckor i plankorsningar. Olyckor i den kommersiella **flygtrafiken** är ytterst sällsynta i Finland. Det senaste fallet var helikopterolyckan 2005, där 14 personer omkom. Inom den allmänna luftfarten och fritidsluftfarten har de årligen skett 1–3 olycksfall med dödlig utgång under de senaste åren. I båtolyckor omkommer i genomsnitt 50–60 personer varje år.



### Miljö

Det är en krävande uppgift att **begränsa klimatförändringen och uppnå målen för utsläppsminskningarna**. Koldioxidutsläppen från inrikestrafiken ökade efter depressionen i början av 1990-talet fram till 2007. Åren 2008–2009 minskade utsläppen på grund av den ekonomiska recessionen, men 2010 började de åter växa. År 2010 utgjorde koldioxidutsläppen från inrikestrafiken 13,57 miljoner ton. Koldioxidutsläppen från trafiken i Finland väntas öka fram till 2017, varefter de hålls ungefär på samma nivå till prognosperiodens slut 2029. År 2009 stod koldioxidutsläppen från inrikestrafiken för en knapp fjärdedel av hela landets utsläpp. Största delen (73 procent) av koldioxidutsläppen från trafiken härrör från vägtrafiken (gator och landsvägar). Landsvägarnas andel av de totala utsläppen från trafiken är 46 procent.

Bekämpningen av miljöverkningarna från trafiken har inte anvisats tillräckliga resurser. Det är viktigt att minska trafikmängderna på längre sikt i syfte att bekämpa klimatför-

4) Här beaktas finansieringen av trafiknät, myndighetstjänster inom trafiken, stödet till trafiken och upphandlade tjänster samt Kommunikationsministeriets, Trafikverkets och Trafiksäkerhetsverkets verksamhetsutgifter exklusive förvaltningsområdets momsutgifter.

5) Inklusive bränsleskatt (2 675 miljoner euro), bilskatt (1 209 miljoner euro), fordonsskatt (770 miljoner euro), banskatt (19 miljoner euro) och farledsavgifter (80 miljoner euro).



ändringen, eftersom detta samtidigt även minskar de övriga miljöverkningsarna från trafiken. De viktigaste utmaningarna i trafiksektorn vid sidan av utsläppsminskningarna är buller, försämrade luftkvalitet, Östersjöns tillstånd, föroreningen av grundvattnet, utnyttjandet av naturtillgångarna, uppkomsten av avfall och förlusten av mångfalden i naturen. Dessutom tar trafiklederna och de övriga konstruktionerna som trafiken behöver upp mycket utrymme och försämrar ofta omgivningens trivsamhet.

**Miljöbuller kan orsaka direkta och indirekta hälso-mässiga olägenheter.** Enligt uppskattningar exponeras cirka 430 000 personer för närvarande för trafikbuller som överskrider 55 dB. Särskilt områden som är exponerade för buller från vägtrafiken har fortsatt att växa i takt med att trafikprestationerna har ökat. Finland har som mål att antalet personer som bor på områden där trafikbullret överskrider 55 dB minskar före 2020 med 20 procent från mängden 2003.

**Tillgången på rent dricksvatten** kommer att utgöra en stor global utmaning i framtiden. Finland har goda grundvattenreserver, och vi måste på alla sätt sörja för att situationen är god även i framtiden. Bygandet och underhållet av trafikleder och flygstationer kräver lösningar som i väsentlig omfattning även beaktar effekterna på grundvattnet. Av landsvägarna ligger 6 190 km (ca 8 procent) på viktiga grundvattenområden, av vilka 290 km är konstruktionsmässigt skyddade. Områden där grundvattenrisken har förverkligats eller håller på att förverkligas finns fortfarande på vägavsnitt som sammanlagt utgör cirka 103 kilometer. Åtgärder för att sanera förorenad jord behövs främst vid gamla tankställen och lokstall inom järnvägarna, på cirka 20–25 ställen.



## Marknad

Cirka en tredjedel av **trafikmarknadens** omsättning härrör från godstrafikmarknaden, en tredjedel från persontrafikmarknaden och återstoden från annan expeditions- och stödverksamhet som betjänar trafiken. I Finland finns 23 000 trafikföretag som sysselsätter sammanlagt 130 000 personer (över fem procent av de sysselsatta).

**Kollektivtrafikens marknadsandel** av passagerarmängderna inom trafiken var 14 procent och av antalet personkilometer 15 procent år 2009. Inom kollektivtrafiken står busstrafiken för mer än hälften av marknaden räknat i an-

talet passagerare. Prisutvecklingen för tjänsterna inom trafikbranschen har sedan 2000 exempelvis för tåg- och bussbiljetter varit i genomsnitt +3,5 procent/år och för taxiresor +3 procent/år, men för flygresor ligger priserna så gott som på samma nivå som 2000. Konsumentindex har stigit under samma tidsperiod med något under 2 procent/år.

**EU:s trafikmarknader** har öppnats stegvis för konkurrens sedan början av 1990-talet. Avregleringen av konkurrensen har utvidgats från godstransporter inom vägtrafiken och sjötransporter till flygtransporter, och på 2000-talet även till järnvägstransporter. Denna utveckling kommer att fortsätta under de kommande åren.

Fjärrtrafiken fungerar i huvudsak på marknadsvillkor. Flygtrafikförbindelserna från Helsingfors till Nyslott och Varkaus finansieras av staten och kommunerna. Staten och kommunerna ersätter den förlustbringande trafikens underskott med hälften var. Konkurrensutsättning av den regionala kollektivtrafiken i Helsingfors, Tammerfors och Åbo är redan ett etablerat förfarande, och områdena utvidgas som bäst. Den nya kollektivtrafiklagen har möjliggjort konkurrensutsättning även i annan regional busstrafik efter en övergångsperiod.

Utövande av taxitrafik är tillståndsbegrädd. Etableringen i branschen begränsas inte bara med lämplighetskrav som gäller tillståndssökanden, utan också genom begränsningar av antalet taxitillstånd. Godstrafiken på järnvägarna öppnades för konkurrens i Finland i enlighet med EU-lagstiftningen den 1 januari 2007. Trots avregleringen är endast ett järnvägsföretag verksamt i statens bannät, VR-Group Ab. I praktiken har VR ensamrätt också inom persontrafiken. I slutet av 2017 upphör HRT:s och VR:s avtal om närtrafik i huvudstadsregionen, och i slutet av 2019 upphör VR:s och Kommunikationsministeriets avtal om ensamrätt som garanterar VR ensamrätt till persontrafiken i det nuvarande nätverket för persontrafik.

Trafikverkets **upphandlingar av trafikledshållning** (planering, investeringar och underhåll) konkurrensutsätts. Konkurrensen inom upphandlingen av trafikledshållning fungerar i regel bra. Det finns gott om leverantörer inom planering och investeringar och konkurrensen är hård. Mest koncentrerade är marknaden inom underhållet, där marknadsledaren för skötsel av vägnätverket är Destia Ab och för skötsel av banorna VR Track Oy. Entreprenadtävlingen har varit välfungerande också inom konkurrensutsättningen av underhållsentreprenaderna. Skötseln av sjöfärlederna håller på att öppnas för konkurrens, och där är marknaden fortfarande under utveckling. Inom isbrytning har man inte uppnått den önskade konkurrens- och kostnadsutvecklingen.

Tillgången på utbildad personal har varit en nyckelfaktor med tanke på tillgängligheten av alla trafiktjänster och deras stödtjänster. Jämfört med andra branscher har trafiksektorn inte på bästa möjliga sätt lyckats locka unga till utbildning inom branschen.

## 2. Trafikvision 2030 +

### Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik

Trafiksystemets servicenivå bygger på kundernas behov och stödjer de starka sidorna i landets olika delar. Näringslivet har förutsättningar för en globalt konkurrenskraftig verksamhet och Finlands logistiska effektivitet kompenserar för vårt geografiska läge.



Var och en har möjlighet till en fungerande vardag. Livsmiljön och trafiktjänsterna gör det tryggt, enkelt och hållbart att resa.



Trafiksystemet är funktionssäkert och förutsebart. Det övergripande samhälleliga tänkandet och den ekonomiska styrningen säkerställer att tillväxten är hållbar, olägenheterna från trafiken begränsas till ett minimum och resurserna används effektivt.



Användarna har tillgång till alternativ för olika mobilitetsbehov och förutsättningar att göra ansvarsfulla val. Livsmiljön är trivsamt och rent, vilket ökar välfärden.



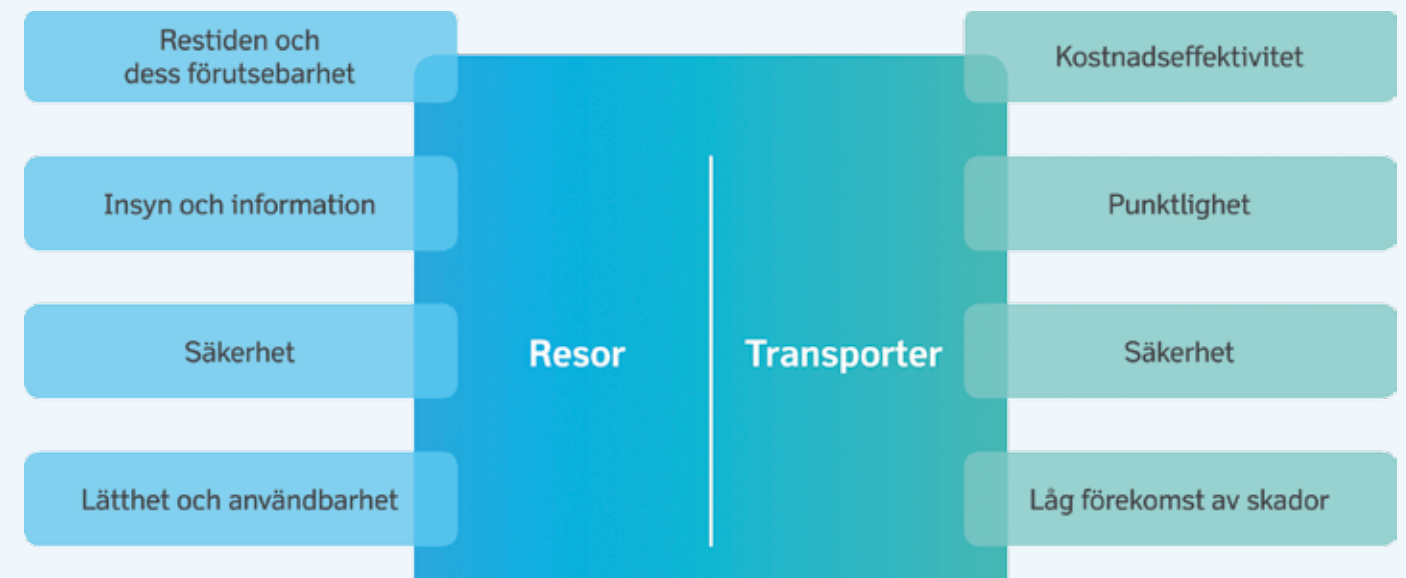


### 3. Ett betjänande trafiksystem

Finlands regionstruktur utvecklas som en nätverksinriktad helhet som har många centra och goda trafikförbindelser. Centralorter utvecklas som noder i regionstrukturen såväl regionalt som nationellt och internationellt. Utvecklingen av trafiksystemet kopplas till utvecklingen av näringslivet, ekonomin, sysselsättningen och regionerna i intensivt samarbete med de aktörer som svarar för planeringen av region- och samhällsstrukturen. Även förbindelserna med internationella trafiknät är viktiga.

Trafikpolitiken utvecklas kraftigt i riktning mot servicenivåtankande genom att definiera den målsatta nivån för olika servicenivåfaktorer inom trafik och transporter. De centrala servicenivåfaktorer som påverkar resornas och transporternas funktionalitet presenteras i figur 1. Då servicenivån fastställs bör även samhälleliga konsekvenser (bl.a. miljömässig hållbarhet, jämlikhet) beaktas och en balanserad helhet eftersträvas.

I en trafikpolitik som bygger på servicenivå ges riktlinjer



**Figur 1.**  
Centrala servicenivåfaktorer i anslutning till resor och transporter

för servicenivån för resor och transporter samt för aktuell information om trafiksystemet som tillhandahålls med of-fentliga medel. Servicenivån bygger på kundbehovet, samhälleliga mål och tillgängliga resurser. De politiska besluten fattas på mål- och resursnivå. Trafikförvaltningen och producenterna av trafikservice svarar för sin del för att den fastslagna servicenivån förverkligas. Detta förutsätter samarbete med andra förvaltningsområden och serviceproducenter. Idag fastställs kvalitetskraven på väghållningen i avtalen för underhållet av trafiknätet, medan det operativa ansvaret ligger hos entreprenören. Inom kollektivtrafiken håller man på att införa ett beställningssystem som bygger på servicenivå.

Klassificeringen av trafiknäten i enlighet med den nuvarande lagstiftningen har ingen koppling till behovet av mobilitet och transporter, och den betjänar inte längre planeringen av markanvändningen eller prioriteringarna inom trafikservice och trafikledshållningen. Utvecklingen av kommun- och servicestrukturen, omplaceringen av servicen och pendlingsområdena påverkar användningen av trafiknäten. Trafiknäten och kollektivtrafikservice ska betraktas utifrån dessa förändrade behov. Centrala trafiknät och å andra sidan trafiknät med ringa betydelse ska identifieras. Klassificeringen av trafiknät och deras noder (terminaler för kollektivtrafiken, anslutningsparkeringar, bangårdar, hamnar) behövs också då de målsatta servicenivåerna fastställs. I anslutning till klassificeringen definieras bland annat förbindelsernas prioriteringsordning för den infrastruktur som betjänar utrikeshandeln (inkl. hamnar och tjänsterna

för anslutningstrafik till hamnarna) på ett sådant sätt att valen stödjer en så kostnadseffektiv logistikstruktur som möjligt, samtidigt som de prioriterade objekten är förmögna att upprätthålla en tillräckligt hög servicenivå med de nuvarande anslagsramarna. Med hjälp av trafiknätens servicenivåbeskrivningar kan näringslivet uppskatta läget av de förbindelsesträckor som det behöver med ett perspektiv på 10–15 år och använda uppskattningen som grund för sin verksamhet.

#### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

- 1** De berörda ministerierna bereder en målinriktad utvecklingsbild över regionstrukturen och trafiksystemet i samarbete med Trafikverket, NTM-centralerna, landskapsförbunden, stadsregionerna och andra intressentgrupper.
- 2** Klassificeringen av trafiknäten förnyas och statens, kommunernas och de privata aktörernas ansvarsområden klargörs.
- 3** Redskap och metoder för en trafikpolitik som bygger på fastställande av servicenivån.



## 4. Finansiering som grund för servicenivån

### Långsiktighet och trygghet av köpkraften

Statens finansiella situation förutsätter en politik som främjar stabiliseringen av den offentliga ekonomin. Inom trafiksektorn har utvecklingen av den grundläggande trafikledshållningens finansiering varit sparsammare än den övriga utvecklingen. Man har sökt och söker fortfarande effektivitet inom underhållet och utvecklandet av trafiksystemet genom att utnyttja den befintliga infrastrukturen och trafikservicen allt effektivare. Till följd av den period av byggnad, industrialisering och urbanisering som började efter kriget har Finland långsiktigt byggt upp ett heltäckande och relativt högklassigt väg- och bannätverk och nätverk av hamnar och flygplatser.

Trafikinfrastukturlösningarnas effekter utsträcker sig 30–50 år i framtiden och deras verkan på samhälls- och regionstrukturen spänner ut över en ännu längre period. Å andra sidan ger trafiknätets och de olika trafikformernas och transporternas dagliga funktionalitet effektivitet, konkurrenskraft inom näringslivet och en fungerande vardag för medborgarna just i dag. Trafikpolitiken måste hitta en balans mellan dagens och framtidens lösningar.

De trafikpolitiska åtgärderna har lång verkan, och beredningen av dem utsträcker sig ofta över flera regeringsperioder. Med tanke på långsiktigheten är det viktigt att de bestämmelser och beslut som har inflytande på trafikpolitiken och som bereds inom olika förvaltningsområden stöder de framtida lösningarna. Denna redogörelse är en del av arbetet för att göra trafikpolitiken långsiktigare. Det förutsätter att även de olika åtgärderna, finansieringen av dem och andra viktiga

beslut planeras med ett tillräckligt långt perspektiv.

En ramperiod på fyra år är alltför kort för planering och genomförande av dessa ärenden, och i praktiken har man stött på problemet att staten inte har mekanismer med vilka den skulle kunna förbinda sig vid framtida reserveringar, förbindelser och intentionsavtal av olika slag. Intentionsavtal om trafiksystemplaner av olika omfattning har redan tecknats under en längre period, och överenskommelsernas bindande karaktär ska stärkas ytterligare. Behovet att ingå förbindelser som spänner över flera regeringsperioder framhävs även exempelvis i *MBT*-samarbetet<sup>6</sup> mellan staten och stadsregionerna, inom planeringen av specialobjekt för markanvändning och trafik (t.ex. resecentraler) som avtalas med kommunerna samt i de allmänna planreserveringarna för trafikleder, som påverkar planeringen av markanvändningen och byggandet.

Långsiktiga lösningar förknippas alltid med risker som hänför sig till framtiden. Det globala näringslivet har betydligt snabbare cykler än trafiklösningarna. Nya och effektiva metoder och tekniska lösningar fås i användning. Man måste hitta medel genom vilka investeringarna och utnyttjandet av det kapital som binds i dem kan göras effektiva och riskerna minimeras. Även inom den offentliga förvaltningens investeringar ska priset på kapital ses som en kostnadsfaktor när man fattar långsiktiga beslut.

Vid sidan av långsiktighet behövs även en klar strategisk uppfattning inom trafikpolitiken, med vilken det blir möjligt att besvara de stora utmaningarna i framtiden. Inom trafikpolitiken måste man också kunna identifiera de långsiktiga strategiska faktorer som styr nätens servicenivåer och även

kundernas beteende och efterfrågan. De strategiska valen och den långsiktiga utvecklingsplan behöver bättre information och insikter om kundernas nuvarande och kommande behov som stöd. Vår i allt högre grad teknologiska, globala och dynamiska omvärld förändras snabbt, och vid sidan av långsiktighet är det också nödvändigt att bevara möjligheten att snabbt reagera på förändringar i omvärlden – även vad gäller finansieringen. Samtidigt måste man utveckla reaktionsberedskapen samt förmågan att identifiera och åtgärda förändringar exempelvis inom ekonomin, närings- och servicestrukturen och människornas värderingar. De risker som ingår i de trafikpolitiska lösningar såväl på kort som på lång sikt ska identifieras och hanteras. Den tekniska utvecklingen och innovationsutvecklingen ställer så gott som dagligen nya förfaranden till vårt förfogande, vilket innebär att det inte lönar sig att försöka lösa framtidens problem med dagens redskap.

Den förvaltningsreform som genomfördes inom trafikförvaltningen år 2010 ger möjligheter att granska trafiksystemets serviceförmåga och kvalitet som helhet samt att inrikta de trafikpolitiska åtgärderna på ett sätt som är fördelaktigast för hela samhället. Vid sidan av strukturella förändringar ska också tänkandet och hanlingssätten utvecklas, så att de blir mer inriktade på trafiksystemet, servicenivån och användarna. Trafiktillväxten koncentreras till regionerna kring stora tillväxtcentra och till förbindelsesträckorna mellan dem, och därför ska statens och kommunens finansieringsbeslut stödja de gemensamma riktlinjerna.

Inom trafikledshållningen tillämpas långfristiga entreprenadavtal, som gör det möjligt för serviceproducenterna att utveckla sina verksamheter och bedriva en effektiv resurspolitik. Statens personalstruktur blir allt smalare, vilket förutser att utnyttjandet av långfristiga avtal i fortsättningen måste utökas. Långfristiga avtal är indexbundna, vilket är en utmaning då kostnadsnivån stiger. Om anslagsramarna inte förändras, tar de indexbundna avtalen plats av annan verksamhet. På grund av de långfristiga avtalen förutsätter även det dagliga underhållet tillräckligt långsiktiga riktlinjer för finansieringen.

Med bastrafikledshållningen finansieras underhållet, ombyggnaden, trafikstyrningen jämte nödvändiga system inom trafiken på landsvägarna, järnvägarna och vattenlederna, samt isbrytningen och trafiken med landsvägsfärjor. Med detta anslag borde också finansieras de små investeringar som behövs för att trafiken över huvudtaget kan fungera, när samhällena förändras. Sådana byggnadsbehov förekommer bl.a. i samband med anslutningsarrangemang, leder för lätt trafik, kollektivtrafikens funktionalitet, förbättrandet av trafik, terminal-, hamn- och gruvförbindelser, bangårdar, passerkontroll och annan trafikstyrning. En ytterligare utmaning är att tillgodose miljökraven genom att bygga grundvatten- och bullerskydd. Från bastrafikledshållningen finansieras enskilda stora investeringar för utveckling av trafikledsnätet.

Finansieringen av bastrafikledshållningen har till sin köpkraft blivit svagare på 2000-talet. Samtidigt har trafiken ökat. Finansieringen har inte räckt till för att hålla nätverket i skick. Man har dock kunnat hantera läget genom **att omrikta finansieringen och begränsa mängden små investering-**

**ar till ett minimum.** Liknande möjligheter till flexibilitet är inte längre tillgängliga. Det är svårt att föreställa sig att hela det vidsträckta trafikledsnätet och det trafiksystem som stödjer sig på det i fortsättningen skulle fungera enbart med stöd av det otillräckliga underhållet, utan att det vore möjligt att göra några ändringar.

Merparten av finansieringen av bastrafikledshållningen används för nödvändig verksamhet utan vilken trafiksystemet inte fungerar. Många faktorer som påverkar verksamheten bidrar till att öka behovet av finansiering. Sådana är:

- Den stigande kostnadsnivån (på årsnivå uppskattningsvis 4 procent). Inom anläggningsverksamhet har höjningen av kostnadsnivån i allmänhet varit starkare än den allmänna inflationsutvecklingen (orsaken är de oljebaserade produkternas stora andel av de totala kostnaderna) En årlig höjning av kostnadsnivån på fyra procent innebär en kostnadsökning på nästan 40 miljoner euro inom bastrafikledshållningen.
- Det ökade behovet av reparationer av trafikledernas konstruktioner. Detta beror i synnerhet på att trafikledernas konstruktioner blir äldre och på konstruktionernas åldersstruktur. Exempelvis allt fler broar och andra konstruktioner samt styrsystem och bangårdar uppnår en ålder då de måste byggas om. Det ackumulerade reparationsbehovet, den s.k. reparationsskulden, ökar.
- Mängden trafikledsinfrastruktur ökar och kvalitetskraven (bl.a. EU) på den blir strängare. Nya trafikleder och deras anläggningar ska skötas och underhållas (bl.a. Ringbanan).
- Trafiken ökar särskilt i och omkring stora tillväxtcentra. På områden som går tillbaka kan det dagliga underhållet inte minskas i någon stor omfattning.
- De regionala underhållsavtalen är bundna till index. Tilläggskostnaderna för dem måste tas från den övriga verksamheten, om anslagsramen inte blir större.
- Det är svårt att minska den totala mängden leder på kort sikt (genom nedläggning eller överföring till privatvägar). Även för dessas del skulle eventuella besparingar vara relativt små.

### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

4

**Statens budgetförfarande utvecklas på så sätt att det stödjer effektiva och långsiktiga lösningar och gör det möjligt för staten att förbinda sig vid fleråriga avtal inom kollektivtrafiken och trafikledshållningen.**

5

**Köpkraften av finansieringen av kollektivtrafiken tryggas genom nivåhöjningar som görs i skiftet av regeringsperioderna. Nivåhöjningarna motsvarar höjningen av kostnadsnivån.**

6) *MBT* = markanvändning, boende och trafik



## Allokering av trafikledsfinansieringen

Inom finansieringen av trafiken förflyttas tyngdpunkten åter från investeringar i utvecklingen av trafiknät till små investeringsprogram och underhåll inom bastrafikledshållningen. Detta är möjligt från och med 2016.

Inriktningen på långsiktig utveckling av trafiknäten effektiviserar resursanvändningen, då planeringen och genomförandet kan göras omsorgsfullt. Man måste sträva efter en jämn investeringsnivå också med tanke på marknadens funktion. De nya utvecklingsprojekt som inleds under regeringsperioden har specificerats, medan 10-årsprogrammet har karaktären av ett instrument som styr planeringen, och det beskriver de viktigaste utvecklingsobjekten i trafiknätet och presenterar riktlinjer för den fortsatta planeringen av dem. Nya utvecklingsprojekt, projektplanerna för förbindelsesträckor som ingår i 10-årsprogrammet och de föreslagna lösningarna utvärderas på nytt i syfte att hitta en så kostnadseffektiv och användarinriktad lösning som möjligt. I praktiken börjar regeringarnas investeringsprogram i mitten av regeringsperioden och fortsätter till mitten av den följande regeringsperioden.

### Pilotprojekt:

#### NY, MER KOSTNADSEFFEKTIV UTVECKLING AV RIKSVÄG 12 PÅ AVSNITTET LAHTIS–KOUVOLA

**Är det möjligt att för denna förbindelsesträcka hitta ett mer kostnadseffektivt och genomförbart, användarinriktat utvecklingsalternativ som skulle förbättra trafikens funktionalitet och säkerhet i tillräckligt stor omfattning?**

Den nuvarande utvecklingsplanen för förbindelsesträckan Lahtis–Kouvola på riksväg 12 är så dyr (176 miljoner euro) i förhållande till de fördelar som uppnås att det inte finns utsikter att finansiera genomförandet av planen. I försöket sökte man efter en användarinriktad, kostnadseffektivare och förmånligare utvecklingslösning som i tillräcklig mån skulle förbättra funktionaliteten och säkerheten i trafiken på denna förbindelsesträcka.

Trafikverket, NTM-centralerna, kommunerna, Kymmenedalsens förbund och konsulter gjorde i samarbete upp en ny idéplan för vägen. De problem som användarna upplevt och deras förbättringsbehov utreddes med en enkät. Problemen på denna förbindelsesträcka betraktades även med perspektiv på regionstrukturen och trafiksystemet, och man bedömde även förbättrandet av tågtrafiken och den övriga kollektivtrafiken.

Fyra alternativ granskades. Av dem ger en lösning som kostar 96 miljoner euro det mest optimala resultatet. Planeringslösningen i enlighet med den allmänna planen har en nytto-kostnadskvot på 2,9. Den nya lösningen ger 75 procent av den ursprungliga planens effekter. Den ger god trafiksmidig-

## STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

**6** **Från trafikledsinvesteringarna överförs 100 miljoner euro per år till små investeringar och underhållet av trafiknätet från och med 2016. De i rammanglingen våren 2012 avtalade investeringarna inleds under regeringsperioden. Regeringen har för det tioåriga utvecklingsprogrammets del gjort ett principbeslut om genomförande av tre centrala projekt (Centrumslingan i Helsingfors, andra etappen av banan mellan Helsingfors och Riihimäki samt dubbelspår på banan mellan Luumäki och Imatra och förbättring av bansträckan från Imatra till Ryssland). Till övriga delar är 10-årsprogrammet till sin karaktär ett styrinstrument för planeringen.**

het inom näringslivets transporter, medan personbilstrafiken är tillräckligt smidig med hänsyn till huvudvägarnas målsatta kvalitetsnivå. Miljöverkningarna från våghållningen och trafiken kan enligt uppskattningar avlägsnas så gott som helt. Vad gäller säkerhet och smidighet håller den förbättrade vägen enligt uppskattning en tillräckligt hög kvalitet under de följande 20–30 åren.

Genom gemensam idéplanering kunde projektets budget minskas nästan till hälften. Samtidigt kunde alla väsentliga problem lösas och projektets kostnadseffektivitet förbättras. Då projektet är hälften förmånligare är det mer sannolikt att det blir genomfört, och därför förverkligas de fördelar som projektet ger samhället och näringslivet betydligt tidigare än de fördelar som den gamla planeringslösningen skulle ha gett.

Enligt de resultat som uppnåddes i försöket är det väsentligt att även i andra projekt som gäller olika förbindelsesträckor på riksvägarna styra resurser till konceptplanering, öppen idéutveckling och växelverkan med användarna och näringslivet. När planeringen är användarinriktad och interaktiv planering och sammankopplad med planeringen av markanvändningen, kan man utreda de viktigaste förbättringsbehoven och hitta de bästa och effektivaste lösningarna som bygger på ett mångsidigt urval metoder och medel för att utveckla förbindelsesträckorna och hela trafiksystemet. Genom detta kan man för samma pengar göra fler förbättringsinvesteringar på riksplannet, samtidigt som åtgärderna får ökad effekt.

## Finansiering av kollektivtrafiken

Vid sidan av bastrafikledshållningen minskar den höjda kostnadsnivån även effekten av finansieringen av kollektivtrafiken. Under den senaste treårsperioden har kostnaderna inom busstrafiken ökat med cirka 15 procent, medan t.ex. statsbidragsanslagen till den regionala kollektivtrafiken endast har ökat med 0,7 procent under samma period. Detta har inneburit att man varit tvungen att minska antalet upphandlade bussturer. Under det senaste året, från december 2010 till december 2011, har busstrafikens kostnadsindex stigit med 4,6 procent. Snabbast har kostnadsökningen varit inom löner, avskrivning av kapital, försäkringar, bränsle och smörjmedel och allmänna kostnader. Under beaktande av indexutvecklingen under 2000-talet och den oförändrade finansieringen är finansieringsunderskottet för busstrafik som får statligt bidrag cirka 20 miljoner euro.

Statens finansiering av kollektivtrafiken förnyas på ett sådant sätt att den motsvarar servicenivådefinitionerna och de nya trafikhelheterna i stället för att baseras på fortskaffningssättet, som tidigare. Målet är att i framtiden öka statens satsningar på kollektivtrafiken i de stadsregioner, i vilka man har för mål att uppehålla en konkurrenskraftig servicenivå och i vilka även kommunerna ökar sin finansiering av kollektivtrafiken. Finansiering för förbättring av servicenivån inom kollektivtrafiken eftersträvas genom strukturella reformer och effektivisering av statens upphandling av kollektivtrafikservice samt genom en helhetsreform av skatte- och avgiftspolitik.

## STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

**7** **Strukturen av trafik tjänster som finansieras och stöds med statliga medel förnyas, och den separata finansieringen av trafikformerna slopas.**

**8** **Finansieringen inriktas på att förbättra konkurrenskraften inom kollektivtrafiken i stadsregionerna och på att öka användningen av kollektivtrafiken. I de övriga regionerna tryggs den offentliga trafikens basservicenivå.**

## Finansieringsmodeller och finansieringsramar

De riktlinjer som föreslås i denna redogörelse har anpassats till de ramar för statens finanser för åren 2013–2016 som fastställdes i mars 2012.

Utvecklingen av trafikinfrastrukturen ska vara långsiktig och förhandsplanerad. I regeringsförhandlingarna bör man därför sträva efter att avtala om en finansieringsnivå som tryggar trafiksystemets dagliga funktionalitet och om de

nationellt mest betydande projekt som ska inledas under regeringsperioden. Besluten om trafikprojekt ska bygga på samhällsekonomisk lönsamhet och trafikpolitisk effektivitet. Projektens prioriteringsordning fastställs på denna grund, och möjligheterna att genomföra dem uppskattas i sin helhet inom ramen för utgiftsramarna. Efter detta utvärderas projektens genomförande- och finansieringsmodeller projektspecifikt utifrån klara kriterier på ekonomi och effektivitet. Vid beslutsfattandet ska man sörja för att användningen av skuldbaserade modeller inte leder till en försämring av den offentliga ekonomin och att detta inte heller medför orimliga ansvarsförbindelser.

I regeringsprogrammet förband man sig på att utreda olika budgeterings- och finansieringsmodeller för trafikinvesteringar. För att förverkliga riktlinjerna i regeringsprogrammet tillsatte finansministeriet en arbetsgrupp, som hade till uppgift att utreda förutsättningarna för utnyttjande av s.k. nya finansierings- och budgeteringsmodeller vid trafikinvesteringar. Som en del av arbetet skulle gruppen även utreda möjligheterna att åstadkomma besparingar i statsfinanserna och andra fördelar med hjälp av ett statsbolagskoncept som gick under arbetsnamnet Infra Ab. Med begreppet Infra Ab avsågs i detta sammanhang en sakkunnigorganisation, som har formen av ett aktiebolag som är helägt av staten, och som är specialiserad på finansiell samordning av statens, företagens och kommunernas gemensamma projekt.

Arbetsgruppens slutsats var att den traditionella budgetfinansieringen behöver flexibilitet. För att göra finansieringen flexibla utan att äventyra förutsättningarna för kontroll och stabilitet i anslutning till de statliga utgifterna, har man i samarbete med finansministeriet avtalat om att budgetförordningen för trafiksystemet utvecklas bland annat på följande sätt:

- Fullmaktsförfarandet slopas för moment 31.10.77 "Utveckling av trafikledsnätet". I stället införs ett 5-årigt reservationsanslagsförfarande.
- För planering av projekt för utveckling av trafikledshållningen anvisas separat finansiering på utvecklingsprojektsmomentet, dit det nödvändiga anslaget flyttas från bastrafikledshållningen.
- TEN-stöd och externa finansieringsandelar behandlas i fortsättningen som strukturrättelser av ramarna. Stöden inriktas på utvecklingsprojekt.
- Substanslagstiftningen uppdateras och klargörs med hänsyn till ansvaret för och finansieringen av trafikledsnäten.

Om man konstaterar att det är förmånligast för staten att genomföra ett trafikledsprojekt som livscykelprojekt, kan Infra Ab eller motsvarande koncept vara ett sätt att sänka finansieringskostnaderna för projekt som genomförs i enlighet med livscykelmodellen, beroende på situationen. Infra Ab kan också underlätta anskaffningen av finansiering och samordningen när flera parter deltar i finansieringen. Det förknippas emellertid fortfarande med betydande osäker-



hetsmoment och problem med Infra Ab-modellen. Därför kan man i detta skede ännu inte anse det vara motiverat att permanent införa Infra Ab som institution, men det anses möjligt att pröva Infra Ab från fall till fall.

Användningen av Infra Ab ska baseras på en omsorgsfull projektspecifik beredning och jämförelse med andra modeller för finansiering och genomförande. Vid beredningen bör man fästa särskild uppmärksamhet vid att den privata sektorns effektivitetssporrar förblir på en tillräckligt hög nivå och att statens andel av riskerna inte blir för stor. Den eventuella användningen av Infra Ab begränsas endast till att gälla livscykelprojekt. Dessa projekt bör behandlas inom ramen för samma ram- och skuldsättningsbegränsningar som statens övriga trafikprojekt.

När vissa landsvägsfärjor når slutet av sin tekniska livslängd ska möjligheterna att ersätta färjeförbindelsen med en bro bedömas. Det finns nio korta färjeförbindelser, där en bro skulle kunna vara förmånligare än färjetrafiken. Dessutom har även en längre färjeförbindelse granskats. Objekten skulle eventuellt kunna genomföras med totalansvar med lång avtalstid och efterfinansiering. Om utgångspunkten är att serviceavgiften för efterfinansieringen fastställs till den nuvarande driftskostnadsnivån, förutsätter detta en lång avtalstid på ca 30 år.

## STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

**9** För finansieringen av investeringarna används finansieringsmodeller och utvecklade budgeteringsmodeller som ökar effektiviteten. Efterfinansiering används endast om tidigareläggande av projekt ger betydande trafikmässiga eller samhällsliga fördelar.

**10** I fortsättningen bör man i samband med regeringsförhandlingarna preliminärt avtala om utvecklingsprogrammet för trafiknätverken, dess omfattning och de viktigaste projekten i det.

**11** Långsiktiga finansieringsmodeller utreds i syfte att hitta kostnadsbesparingar inom trafikledshållningen; bland annat kartläggs möjligheter att genomföra lönsamma brobyggnadsprojekt för att ersätta landsvägsfärjor.

**12** Prissättningen av trafiken utvecklas så att den styr och effektiviserar användningen av trafiksystemet, ökar säkerheten och minskar miljöverkningsarna samt finansierar underhållet och utvecklingen av trafiksystemet. En långsiktig strategi för prissättningen utformas och dess koppling bl.a. till finansieringen av trafiksystemet och bilbeskattningen definieras. I detta syfte har man inrättat en arbetsgrupp som utreder en rättvis och intelligent trafik. Arbetsgruppen slutför sitt arbete före utgången av 2013.

**13** De närmaste årens utvecklingslösningar för projekt på olika förbindelsesträckor omvärderas i syfte att hitta en mer kostnadseffektiv och användarorienterad lösning och dimensionera åtgärderna.



## 5. Trafiksystemet möjliggör hållbar tillväxt

Ett centralt mål för trafikpolitiken är att sköta om funktionen och utvecklingen av de nationella och internationella förbindelser som stödjer Finlands konkurrensförmåga och hållbara ekonomiska tillväxt. Genom trafikpolitiska lösningar kan man också aktivt erbjuda företagen nya affärstillfällen och därigenom stärka den tilläggsnytta som regionerna får genom tillväxt, sysselsättning och konkurrenskraft.

### Den logistiska konkurrenskraften och utvecklingsbehoven hos Finlands utrikeshandel

Statistiken över utrikeshandeln 2011 vittnar om kalla fakta: handelsbalansen har visat på ett underskott för första gången på 20 år. Att stimulera Finlands exporthandel är en av den nuvarande regeringens viktigaste bekymmer under den närmaste tiden. Även vad gäller trafiken bör flaskhalsarna inom exportindustrin avlägsnas utan dröjsmål. *World Economic Forum* publicerade sommaren 2010 en omfattande jämförelse över funktionen av ländernas utrikeshandel.<sup>7</sup> I jämförelsen granskas faktorer i anslutning till transporterna, gränsöverskridningar och tullens verksamhet i samband med utrikeshandeln. Finland hade år 2010 tolfte plats bland 125 länder.

I en internationell jämförelse gällande logistikens funktion<sup>8</sup> hade Finland 2010 likaså tolfte plats.

Av de finländska företagens totala konkurrenskraft härrör cirka en tredjedel inom handeln och cirka en femtedel inom industrin från hanteringen av logistik. Hos de större företagen är andelarna till och med större än detta. Företagen kan direkt påverka omkring hälften av sin logistiska konkurrenskraft. Fungerande och öppna grundstrukturer i samhället, som inte påverkas av korruption, är faktorer som främjar Finlands konkurrenskraft. Utbildningen och kunnandet är på en god nivå i Finland. Det nuvarande trafiknätet har med tanke på logistik i huvudsak en tillräcklig täckning och förmedlingsförmåga. Finland har en fungerande logistikmarknad och ett internationellt sett högklassigt utbud av logistiktjänster.

Med tanke på konkurrenskraften utgör den höga nivån av skatter och avgifter som tas ut i trafiken och de kontinuerliga höjningarna av dem ett problem. Finland har även en relativt hög kostnadsnivå gällande arbetskraften i logistiksektorn jämfört med många andra konkurrentländer. Erosionen av trafiknätet och problemen med att trafikera nätet året runt väcker oro branschen. En stor del av regleringen av branschen uppkommer på internationella forum, och utmaningen är att beakta Finlands särdrag på ett sådant sätt att politiken inte endast utformas enligt behoven i länder med trafikrusningar

7) Enabling Trade Index, ETI

8) Logistics Performance Index, LPI



och tät bebyggelse. Ytterligare en belastning är Finlands läge, som får landet att påminna om en ö och som medför beroende av sjötransporter. De långa avstånden tillsammans med de relativt tunna godsflödena medför utmaningar för transporternas kostnadseffektivitet.

I den logistiska verksamhetsmiljön sker det politiska, ekonomiska, miljömässiga, sociala och teknologiska förändringar, som separat eller tillsammans kan förändra Finlands ställning i betydande grad. Förändringarna i världsekonomin kommer att i allt större omfattning påverka den ekonomiska utvecklingen av länder som är beroende av utrikeshandeln, såsom Finland. Exempelvis Kina har förutspått vara världens största ekonomi redan i början av 2020-talet, och världsekonomin tyngdpunkt förskjuts i allt högre grad mot Ost- och Sydasien. Efterfrågan på logistik tjänster är beroende bland annat på Finlands industriproduktion, struktur och läge samt på den inhemska konsumtionens nivå. Närområdenas och i synnerhet Rysslands ekonomiska utveckling har en avsevärd styrande effekt på en ekonomiska aktiviteten i Finland.

De skatter och avgifter som tas ut av trafiken i Finland är i allmänhet av en fiskal karaktär, vilket innebär att en koppling till de utgifter som trafiken orsakar saknas. Avgifternas nivå är hög och stiger kontinuerligt. Ökningen av kostnadsnivån har direkt inverkan på Finlands konkurrenskraft. Principerna för prissättning av trafiken bör förnyas genom en helhetsbetonad granskning som omfattar alla trafikutgifter. Förhållandet mellan de skatter och avgifter som tas ut av de olika trafikformerna och den infrastruktur som upprätthålls varierar betydligt.

Endast 10–30 procent av regleringen av trafiksektorn är nationell, beroende på trafikform. Finlands internationella intressebevakning för förstärkas på ett sådant sätt att bestämmelser som bereds i de internationella organisationerna och inom EU inte försvagar Finlands logistiska konkurrensposition i förhållande till de övriga länderna. Föregripande intressebevakning – det vill säga inverkan på beredningen av ärenden i ett så tidigt skede som möjligt – förutsätter en god dialog mellan myndigheterna och näringslivet.

En grundförutsättning för en pålitlig logistisk kedja är att väg- och bannätet samt havsfarlederna och hamnarna kan trafikeras året runt. Man måste sköta om underhållet av farlederna om vintrarna (inklusive isbrytning) på det sätt som transportbehoven förutsätter. En minskning av reparationsunderskottet för väg-, ban- och farledsnätet bör vara ett viktigt mål på längre sikt. Med tanke på logistikens funktion bör tyngdpunkten i fortsättningen ligga på upprätthållandet av infrastrukturen i stället för utvecklingen av trafiknätet. Man bör särskilt säkerställa att huvudleder med betydande trafikvolym bibehålls i gott skick, men man ska även sköta om de trafikleder på lägre nivå som är viktiga för näringslivet. Trafiknätet ska utvecklas och upprätthållas utgående från kunders behov. Utvecklingsbehoven i trafikledsnätet ska dock granskas kritiskt. Till följd av förändringar i produktionsstrukturen kan betydelsen av en del trafikleder minska med tiden. Vad gäller sådana delar av nätet bör man kunna fatta beslut om minskning av nätet. Detta gäller exempelvis

banor med små trafikvolymmer inom järnvägarna.

Vad gäller måtten och vikterna inom landsvägstrafiken bör Finland ha kvar en tillräcklig nationell rörelsemån även i fortsättningen. Om detta lyckas, borde man efter detta med nationella bestämmelser sträva efter att vidareutveckla vår vägtransportmateriel på så sätt att den har en ännu effektivare kapacitet än i dag. Detta gäller särskilt råvarutransporterna inom skogsindustrin exempelvis i norra Finland. I Finland har lastbilarna större dimensioner och massor är genomsnittet i Europa, vilket minskar kostnaderna för inrikestransporterna. På detta område står vi på samma streck med Sverige, även om man i Sverige redan gjort försök med användningen av klart större fordonskombinationer inom virkestransporter.

## 14

**STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:**

**Verksamhetsförutsättningarna för Finlands exportindustri och logistikbranschens konkurrenskraft säkerställs. En utvärdering av näringslivets logistiska konkurrenskraft görs för varje regeringsperiod. I anslutning till trafikpolitiska beslut bedöms konsekvenserna för företagen och för logistikens funktionalitet och konkurrenskraft helhetsbetonat. Tillgången på kompetent arbetskraft, bland annat yrkeschaufförer, säkerställs.**

## Trafiksystemets servicenivå

Även näringslivet anser att det är av största vikt att säkra funktionssäkerheten och den dagliga trafikerbarheten av trafiksystemet i det centrala trafiknätverket. Med den nuvarande finansieringsnivån är det inte möjligt att hålla hela trafiknätet i ett gott skick, och därför säkerställs särskilt att det centrala trafiknätet är fungerande och i ett gott skick. Punktlig och driftsäker spårtrafik är ett av de prioriterade områdena i regeringsprogrammet. Det blir på längre sikt dyrt för samhället om man låter de kritiska konstruktionernas kondition försämrast. Ett dåligt skick är också en säkerhetsrisk.

Transportlogistiken utgör en central del av samhällets bas-tjänster och kritiska infrastruktur, och det är viktigt för kunderna och för tryggheten av Finlands konkurrenskraft och samhällets livsviktiga funktioner att den fungerar så störningsfritt och förutsebart som möjligt. Utgångspunkten för beredskapen inom transportlogistiken ska vara att kontinuiteten av dessa funktioner tryggas både vid störningar under normala tider och under undantagsförhållanden som en del av det normala beslutsfattandet och den normala styrningen av verksamheten. Även de störningar i transporterna som inträffat under den senaste tiden, såsom den exceptionellt hårda vinterns effekter särskilt inom spår- och sjötrafiken och de

återkommande extrema väderleksfenomenen som begränsar verksamhetsförutsättningarna i betydande omfattning, har visat hur beroende ekonomin är av transporterna och hur omfattande multiplikativa effekter störningar i trafiken har i hela samhället. Å andra sidan har dessa händelser visat hur dåligt man förberett sig på störningar och på säkerställandet av funktionernas kontinuitet. Trygga, punktliga och skadefria person- och godstransporter med hög transportsäkerhet förutsätter att man tillämpar metoder för kontinuitetsstyrning på transportlogistiska tjänster i en verksamhetsmiljö, där störningar uppkommer allt lättare. Myndigheten är i sista hand ansvarig för att de transportlogistiska tjänster som samhället behöver är tillgängliga vid störningar även om funktionerna är utlagda. Detta förutsätter ett starkt och föregripande samarbete mellan myndigheten och näringslivet (företagen).

En lägesbild över trafiksystemet utgör grunden för det intelligenta trafiksystemet i sin helhet. I lägesbilden ingår både det rådande och det prognostiserade läget inom trafiksystemet, såsom trafikmängder, störningar, avvikelser och punktlighet samt trafikförhållandena, såsom väglag och smidighet. Dessutom ger lägesbilden de basuppgifter som andra myndigheter använder för att producera den överblick över läget som de behöver. Styrsystemet för väg-, spår- och sjötrafiken måste förnyas. Uppgörandet av lägesbilden förutsätter även att insamlingen och analysen av data utvecklas, att offentliga informationsreserver görs tillgängliga för serviceutvecklarna samt att ett system för multikanalsbaserad information och styrning som betjänar både passagerare och transporter utvecklas i syfte att förbättra driftssäkerheten, hanteringen av störningar och säkerheten i trafiken. Inom luftfarten har Finland förbundit sig på EU-nivå vid arbetet för att skapa ett gemensamt luftrummblock i Nordeuropa (NEFAB).

Intelligent trafik gör det möjligt att utnyttja livsviktiga omständighetsdata på ett nytt sätt. Man måste producera tidsmässigt och geografiskt allt exaktare omständighetsdata som bör utnyttjas optimalt i hela trafiksystemet, exempelvis i trafikstyrningssystemet, och säkerställa att informationen är tillgänglig överallt där den ger mervärde. Detta innebär t.ex. att informationen lämnas till enskilda bilförare eller prognostisering av störningar inom spårtrafiken utgående från omständighetsdatan. Det är också mycket viktigt att bygga upp kanalerna för produktion och distribution av omständighetsdata på ett sådant sätt att deras funktion är säkrad under alla omständigheter, exempelvis vid kriser.

En livskraftig sjöfart är av största betydelse för Finlands konkurrenskraft. Staten bör genom sin politik och sina investeringar styra aktörerna mot effektiva och kundinriktade hamnarrangemang. I Finland måste en riksomfattande hamnpolitik utarbetas i syfte att effektivisera logistiken och utveckla arbetsfördelningen i hamnarna. Arbetet ska utföras i samarbete med intressegrupperna. Initiativ som avser att effektivisera hamnarnas funktion är att vänta även på EU-nivå. Sjöfartens verksamhetsförutsättningar ska säkras på ett helhetsinriktat sätt, och samtidigt ska mer ingående riktlinjer utfärdas bland annat i frågor som gäller vintersjöfarten, sjösäkerheten och ledavgifterna. Inom isbrytning inför-

des en beställar–utförar-modell 2004, men de fördelar som reformen motiverades med har inte förverkligats som sådana. Handelsfartygens isgångsförmåga har blivit sämre och i den nuvarande servicemodellen för isbrytning stiger kostnaderna för produktion av servicen snabbt, men den önskade servicenivån uppnås nödvändigtvis inte.

## 15

**STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:**

**I första hand säkerställs att det centrala trafikledsnätverket är i ett ändamålsenligt skick samt att hela nätet är dagligen trafikerbart och har en tillräcklig underhållsnivå. Inom spårtrafiken betonas punktlighet och driftsäkerhet mer än tidigare bl.a. genom att förnya de föråldrade styrsystemen och effektivisera underhållet. En central del av livscykelseffektiviteten är att kritiska och dyra konstruktioner, såsom tunnlar och broar, hålls i skick. Det lägre trafiknätets skick anpassas i enlighet med finansieringen.**

## 16

**Transportsystemets och trafiktjänsternas logistiska säkerhet utvecklas i samarbete mellan myndigheterna och näringslivet på så sätt att man kan vara säker på att funktionerna är kontinuerliga och den nödvändiga servicenivån upprätthålls även vid allvarliga störningar och i undantagsförhållanden.**

## 17

**En lägesbild över trafiken som bygger på aktuell information skapas. Lägesbilden kan utnyttjas av alla serviceleverantörer. Genom att förnya de centrala styrsystemen för järnvägs-, sjö- och vägtrafiken byggs en grund för en högklassig lägesbild över trafiken och för uppgörandet av prognoser om den. Systemen utnyttjar de föregripande omständighetsuppgifterna effektivt. Även kollektivtrafikens tidtabells- och passagerarinformation kopplas till den aktuella lägesbilden.**

## 18

**En omfattande nationell havsstrategi som täcker de marina helheterna på alla förvaltningsområden görs upp. För trafiksektorns del ger strategin riktlinjer bland annat för anpassningen till de allt strängare miljöföreskrifterna, för stödpolitiken, förnyandet av farledsavgifterna och anskaffningen av isbrytningsmateriel samt för frågor som gäller hamnar och varv.**





Figur 2. Utvecklingsprojekt som inleds på trafiknätet under regeringsperioden 2012–2015

Trafiknäten

Trafiknäten utvecklas med hjälp av ett trafikinvesteringsprogram (bilaga 1 och 2). Investeringsprogrammet bygger på den följande punkten i regeringsprogrammet: "Viktiga är projekt som betjänar stora trafikmängder, stöder den ekonomiska tillväxten, har det bästa förhållandet mellan kostnad och nytta, främjar trafiksäkerheten, minskar utsläppen

och är av betydelse för landskapen." Andra synpunkter är bl.a. regional jämlikhet, näringslivets konkurrenskraft, nätverksroll (stamnät och noder) samt stora trafikvolym och tillväxtcentra. De enskilda projekten har grupperats i fem projekthelheter utifrån deras verkningsfullhet:

Under regeringsperioden 2012–2015 påbörjas utvecklingsprojekt på trafiknätet för cirka 1 miljard euro. Projekten framgår av förteckningen nedan samt av figur 2. Projektbeskrivningarna framgår av bilaga 1.

Utvecklingsprojekt på trafiknätet som påbörjas under regeringsperioden 2012–2015:

1	E18 Fredrikshamn–Vaalimaa (PPP-projekt, avtalsfullmakt 560 M€)	(240 M€)
2	E18 väntområde för långtradartrafiken i Vaalimaa	25 M€
3	Rv 3 Tammerfors–Vasa (Laihela)	20 M€
4	Rv 5 i S:t Michel	20 M€
5	Rv 6 Taavetti–Villmanstrand	90 M€
6	Rv 8 Åbo–Björneborg	100 M€**
7	Reparation av tjärlisk och mjuka ställen på huvudbanorna	85 M€
8	Riihimäki triangelspår	10 M€
9	Förbättring av bansträckan Ylivieska–Idensalmi–Kontiomäki (elektrifiering)	90 M€
10	Raumo farled	20 M€
11	Lv 101 förbättring av Ring I (statens andel*)	35 M€
12	Förbättring av servicenivån på bansträckan Helsingfors–Riihimäki	150 M€
13	E 18 utveckling av Ring III (statens andel*)	110 M€
14	Råvirkesterminaler	40 M€
15	Rv 22 Uleåborg–Kajana	45 M€
16	Rv 4 Rovaniemi	25 M€*
17	MBT-projekthelheter i stadsregioner (statens andel 30 M€, kommunernas 30 M€)	30 M€***
18	Förnyande av styrsystemen för väg-, sjö- och järnvägstrafiken	90 M€
19	Funktionell förbättring av Helsingfors bangård	100 M€
20	Utveckling av gruvförbindelser och näringspolitiskt viktiga projekt, beslut fattas separat	
21	Dubbelspår på banavsnittet Luumäki–Imatra och förbättring av förbindelsen från Imatra till ryska gränsen (budget cirka 380 M€), planering	10 M€

\* Kostnadsfördelningen mellan staten och kommunerna ska utredas noggrannare.  
\*\* Om ett PPP-projekt, så behövs en avtalsfullmakt på 250 M€.  
\*\*\* Finansiering från bastrafikledshållningen.

Utöver de projekt som påbörjas under regeringsperioden förbinder regeringen sig att genomföra följande tre spetsprojekt av det 10-åriga investeringsprogrammet:

- Centrumslingan, Helsingfors
- Öka kapaciteten på bansträckan Helsingfors–Riihimäki, etapp 2
- Luumäki–Imatra dubbelspår och förbättring av förbindelsen från Imatra till ryska gränsen.

De övriga projekten i 10-årsprogrammet framgår av bilaga 2.

Förbättring av huvudlederna

- Resornas och transporternas funktionalitet och säkerhet på huvudlederna förbättras. Centrala mål är regionernas ömsesidiga förbindelser och näringslivets konkurrenskraft.
- På bannätet ökas förmedlingskapaciteten och trafikens punktlighet samt förbättras banvallarnas stabilitet och säkerhet. Inom handelssjöfarten förbättras transporternas funktionalitet och transportekonomiska effektivitet genom åtgärder som inriktas på farlederna.
- Genom åtgärder för vägnätet förbättrar man trafiksäkerheten och gör servicenivån enhetligare inom den långväga trafiken. Med de projekt för sträckan E18 Åbo–Vaalimaa som inleds under programperioden införs en enhetlig servicenivå på Finlands mest internationella väg, vilket även innebär att den av EU prioriterade "Nordiska triangeln" förverkligas.

Trafiksystemet i Helsingforsregionen

- Förutsättningarna för spårtrafik och anslutningsparkering förbättras i Helsingforsregionen. Pendeltrafikens, kollektivtrafikens och godstransporternas funktionalitet på ringlederna förbättras genom trafikförvaltning och trafikledshållning.

Förbättring av de övriga huvudvägarna och bannätet

- Servicenivån bevaras och trafiksäkerheten förbättras genom reparation av enstaka problematiska ställen i vägnätet. Transportsystemet för råvirke utvecklas så att den blir effektivare och mer ekonomisk.

Projekt i stadsregionerna

- Målet att få resekedjorna att fungera bättre, förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken, effektivisera användningen av det befintliga nätet, främja gång och cykling samt minska skadorna på miljön. Nya bostads- och arbetsplatsområden stöds med hjälp av trafiklösningar om dessa är beroende av kollektivtrafiken.

Investeringar i trafikstyrning

- Den dagliga trafikerbarheten tryggas och förutsättningar skapas för en effektiv användning av trafiknäten och punktlighet i trafiken. Bra information om resor och transporter gör att rese- och transportkedjorna fungerar bättre. Ett centralt mål inom sjötrafiken och trafiken på de inre vattenvägarna är att minska risken för miljöolyckor.



Små investeringsprogram gör det möjligt att flexibelt satsa på samhällenas och näringslivets förändringsbehov. Detta ger effekter på ett mer vidsträckt område, och dessutom kan åtgärderna inriktas på aktuella behov. Det finns flera hundra objekt och utvecklingsbehov runt om i Finland (för 1,3 miljarder euro). I fråga om de regionala behoven har man berett små investeringsprogram som inriktas på följande teman:

- trafiksäkerhet
- godstransporternas noder
- effektivisering av näringslivets verksamhetsförutsättningar
- stöd till förutsättningarna för gruvverksamhet
- främjande av gång och cykling i stadsregionerna
- förbättring av kollektivtrafikens funktionalitet och punktlighet
- resekedjornas noder
- förbättring av livsmiljön (grundvatten, buller, vibrationer).

Landsvägar och banor kan betraktas som infrakorridorer, längs vilka det är möjligt att förlägga infrastruktur som är viktig för samhällets funktion. Landsvägslagen, banlagen och kommunikationsmarknadslagen gör det möjligt dra placera el- och telekablar längs landsvägarna. Med väghållarens tillstånd kan man placera elledningar och -kablar, telekablar, naturgasrör, fjärrvärmerör, vatten- och avloppsrör, biogasrör och rörsystem för vindkraftverk på vägområde. I anslutning till reformpaketet för landsvägslagen och banlagen som bereds 2012, bereder kommunikationsministeriet en lagreform som skulle göra det lättare att placera kablar längs vägarna. Samtidigt utreds hur placeringsbehovet skulle kunna beaktas redan då man löser in mark för en väg. Då kunde man anskaffa ett större område av markägaren än det område som endast behövs för att bygga vägen.

Vägnätet med små trafikmängder är viktigt för verksamheten inom skogs- och energiindustrin och jordbruket. I dag finns det risk för att trafikerbarheten av vägar med små trafikmängder försämras. Genom granskningar som gjordes i områdena för NTM-centralerna i norra Savolax och mellersta Finland i samband med beredningen av redogörelsen utreddes de centrala servicenivåfaktorerna för transporterna på landsbygden. Samtidigt bedömdes hur denna servicenivå skulle kunna tryggas så kostnadseffektivt som möjligt. I utredningen konstaterades att underhållet av vägnätet på landsbygden redan i dagens läge beaktar de olika användargruppernas behov rätt väl vad gäller inriktningen och tidpunkterna för genomförandet av åtgärderna. Exempelvis samarbetet med skogssektorn är kontinuerligt och vid planeringen av tidpunkterna för genomförandet och inriktningen av åtgärderna beaktas de ruttr som är viktiga för virkestransporterna och de årliga växlingarna i virkestransporterna. Även turistföretagens säsongstoppar beaktas, liksom de olika behoven inom jordbruket. Åtgärder som syftar till att trygga den dagliga trafikerbarheten kan emellertid effektiviseras ytterligare bl.a. med hjälp av geografiska informationssystem och genom att ge online-information till användarna om rutterna och tidpunkterna för plogning. Med hänsyn till jämlik förvaltning av nätet med låga trafikvolymerna och följdriktighet ska bidragssystemen ses över och hanteringen av trafiknäten strömlinjeformas.

Bannätet med små trafikmängder har en hög medelålder, och när det blir aktuellt med ombyggnad är det dyrt att upprätthålla detta nät i förhållande till den trafik som behöver banorna. Åtgärder som tryggar trafikerbarheten ökar inte alltid trafiken på banorna. Behovet att lägga ned banavsnitt med små trafikmängder på grund av de begränsade finansiella resurserna för banhållningen och den ringa trafikefterfrågan har varit aktuellt i flera decennier. Landskapen och regionerna har ställt sig starkt avvisande till dessa planer med hänvisning till eventuella framtida transportbehov och behovet att upprätthålla konkurrensen mellan de olika trafikformerna. På banor med mycket små trafikmängder bör man hålla sig till sådana underhållsmedel som tryggar deras trafikerbarhet (årskostnad cirka 8 miljoner euro) och låta bli att göra ersättningsinvesteringar på flera tiotals miljoner euro.

Inom godstransporttrafiken på insjöarna har utvecklingspotential främst i Saima kanals och Vuoksens vattenområden identifierats. De nya kanalbyggnadsprojekt som tidvis har aktualiserats har i huvudsak handlat om turism eller båtliv på fritiden, och det ankommer på kommunerna och landskapen att fatta beslut om genomförandet av dem. Möjligheterna att utnyttja insjörutter för godstransporter och passagerartrafik i större omfattning än i dag måste dock undersökas på nytt i mitten av 2010-talet, med särskild hänsyn på hur efterfrågan påverkas dels av utvecklingen inom produktionen av bioenergi, dels av turism.

#### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

19

**De trafikmässigt centrala trafikledernas funktion förbättras med hjälp av regeringsperiodens trafikinvesteringsprogram. Åren 2013–2015 strävar man efter att anvisa tilläggsfinansiering till små investeringsprogram.**

20

**Regeringen förbinder sig att elektrifiera Finlands bannät i avsikt att minska koldioxidutsläppen. Första prioriteten är en elektrifiering av banavsnittet Ylivieska–Idensalmi och som tvåa följer banavsnittet Hangö–Hyvinge.**

21

**Olika slag av stödsystem och stödprinciper för privatvägar klargörs och förenklas, och lagstiftningen uppdateras.**

22

**Banor med mycket små trafikmängder byggs inte om, men förutsättningarna att trafikera dessa banor bevaras från fall till fall.**

23

**Bedömningen av möjligheterna och behoven att utveckla insjötrafiken uppdateras före regeringsperiodens utgång.**

## Gruvindustrins trafikförbindelser

Gruvindustrin i Finland har utvecklats på ett nytt sätt under de senaste åren. Nya malmfyndigheter utvärderas och förädlingsprocesserna har utvecklats. Gruvindustrin är en transportintensiv bransch, och välfungerande transportförbindelser behövs inte bara för transport av gruvprodukterna, utan även för transport av det material som behövs i processerna. En hög förädlingsgrad i Finland gynnar landets näringsliv och minskar de internationella transporter- nas miljöverknings.

Kommunikationsministeriet gav i oktober 2011 Trafikverket i uppdrag att utreda företagets och myndigheternas uppfattningar om transportbehoven och fungerande transportruttr i gruvverksamheten i Norra Finland. Målet med utredningen är att skapa en gemensam nationell ståndpunkt om de transportruttr som gruvverksamheten behöver och om deras effekter på trafiksystemet på kort och längre sikt. Uppdraget är att utreda transportbehoven inom gruvverksamheten i Finland och grannländerna och det trafiksystem som de förutsätter på kort (<20 år) och lång (20–50 år) sikt. Samtidigt behandlas de principer och finansieringsmodeller med vilka staten och gruvbolagen kan delta i byggandet och underhållet av de transportruttr som gruvverksamheten behöver. Staten har tidigare förbundit sig att betala vägförbindelserna till gruvområdets gräns och att delta i bankostnaderna. Staten har också deltagit i utvecklandet av havsfarlederna. Utredningen, som görs tillsammans med gruvbranschen, olika aktörer i området och grannländerna, blir färdig före utgången av 2012.

År 2012 färdigställs även programmet för Östra och Norra Finland, som bereds under ledning av arbets- och näringsministeriet. I Sverige, Norge och Ryssland har de nordliga områdenas framtidsutsikter och utvecklingsmöjligheter granskats i separata visionsarbeten för de nordliga områdena. Efter att programmet för Östra och Norra Finland och arbetena om gruvindustrins transportbehov har blivit färdiga 2012 kan det vara nödvändigt att samla synpunkterna på utvecklandet av Finlands nordliga områden och i samarbete med ministerierna göra upp en vision för Norra Finland.

24

#### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

**Utvecklingsbehov och -möjligheter med anknytning till gruvindustrin och infrastrukturen i anslutning till den granskas som en helhet utifrån arbetsgruppens betänkande i början av 2013.**

25

**De separata utredningarna och synpunkterna gällande utvecklandet av norra Finland samlas till en vision för norra Finland som bereds i samarbete av ministerierna.**

## Bekämpning av den grå ekonomin

Bekämpning av den grå ekonomin är ett av regeringens viktigaste projekt. Den grå ekonomin syns i transportbranschen i form av svartjobb och olaglig verksamhet av utländska åkare på transportmarknaden i Finland. Allmänt är även försäljning av svarta transporttjänster med fordon som är registrerade för privat trafik, konkursspekulationer och utnyttjande av engångsföretag. Enligt de företagsenkäter som gjordes 2009<sup>9</sup> utgjorde den grå ekonomin uppskattningsvis tio procent av den totala försäljningen av gods- transporterna inom vägtrafiken. En av två transportföretag uppskattade att den dolda ekonomin vuxit under 2000-talet. Problemet är proportionellt sett störst inom flytttransporter, trafiken till Östeuropa och transporter i byggbranschen. Enligt beräkningarna av bruttonationalprodukten utgjorde den dolda ekonomin 2009 fyra procent av produkten av gods- transporterna i vägtrafiken, dvs. cirka 230 miljoner euro. De kalkylmässiga svarta lönerna och företagrarinkomsterna var cirka 70 miljoner euro.

Den alltför ringa mängden landsvägsövervakning och företagsinspektioner främjar möjligheterna att begå brott. Vad gäller utländska fordon är det internationella informationsutbyte som övervakningsmyndigheterna bedriver litet i förhållande till verksamhetens omfattning. Åtgärder i enlighet med statsrådets principbeslut om bekämpning av den grå ekonomin kan till tillämpliga delar även vidtas inom vägtransporter. Effektiviseringen av trafiktillstånds- och tillsynsmyndigheternas verksamhet förutsätter att resurserna och möjligheterna till informationsutbyte ökar. Den kraftiga ökningen av den gränsöverskridande trafiken vid EU:s yttre gränser kommer att medföra ytterligare utmaningar för upprätthållandet av den nuvarande nivån inom bekämpningen av den grå ekonomin och övervakningen av vägtrafiken. Man måste förbereda sig på detta på förhand. Trafiksäkerhetsverkets möjligheter att öka övervakningen av vägtrafiken bör utredas.

26

#### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

**Kommunikationsministeriet fortsätter att bekämpa och utreda den grå ekonomin på sitt ansvarsområde i enlighet med statsrådets rambeslut.**

9) Skatteförvaltningen har gett ut publikationen Lägesbild av den grå ekonomin IV/2011 <http://www.vero.fi/download/noname/%7BCCE61D754-3704-4631-B296-597F40302662%7D/6920>





## 6. En fungerande vardag banar väg för välfärd

### Välfungerande resor i stadsregionerna

Trafikanter och aktörer som transporterar gods möter de största dagliga trafikproblemen i de stora stadsregionerna. Det är väsentligt för hela trafiksystemets funktion och hållbarhet att man i stadsregionerna i allt högre grad reser till fots, med cykel eller med kollektiva färdmedel. Målet är att utveckla trafikförhållandena i stadsregionerna med hjälp av

teknik, mångsidig kompetens hos aktörerna, effektivt samarbete och mobilitetsstyrning. Anslutningsparkeringen kopplar samman olika trafikformer, men ordnandet av anslutningsparkeringen behöver klarare verksamhetsmodeller än de modeller som används i dag.

### Pilotprojekt: ANSLUTNINGSPARKERING

**Kan man ta fram förfaranden som snabbar upp byggandet av anslutningsparkeringar i de stora stadsregionerna och minskar personbilstrafiken till stadscentra?**

I dag har ingen ansvar för ordnandet av anslutningsparkeringen, och nya anslutningsparkeringsplatser byggs långsamt. Syftet med försöket är att försöka hitta modeller för att genomföra, finansiera och fördela ansvaret för anslutningsparkering och cykelparkering i terminaler och knutpunkter för spårtrafik och annan kollektivtrafik. Försöket genomförs i samarbete av Trafikverket, kommunerna, HRT, NTM-centralerna, användarna, trafikoperatörerna, markägarna och näringslivet. Målet är att skapa en avtalsmodell som definierar ansvaret för genomförandet av projektet och fördelar ansvaret för finansieringen mellan dem som gynnas av projektet (staten, kommunerna, de övriga markägarna, trafikföretaget, näringsidkarna). I modellen inriktas den ökning av markens värde som utvecklandet av stationsområdet ger upphov till i avtalad omfattning till anslutningsparkeringens utvecklingsinvestering.

Som pilotobjekt har stationsområdet i Grankulla i huvudstadsregionen granskats. Kommunfullmäktige i Grankulla beslutade dock att inte planlägga utrymme för en dagligvaruaffär i anslutning till anslutningsparkeringsområdet. Den föreslagna byggnadsrätten för affärslokalen var för liten från första början, vilket innebär att största delen av kostnaderna för anslutningsparkeringen skulle ha lagts på den offentliga sektorn, främst staden. Med tanke på stadens finansieringsintresse skulle en alltför stor del av användarna ha kommit från andra kommuner. I förhandlingarna mellan markägarna avtalades att staden planerar och genomför ett

parkeringsområde i området på egen bekostnad och som tillfällig lösning. Planeringen av området som en attraktiv lösning för anslutningsparkering som utgör en del av huvudstadsregionens anslutningsparkeringssystem fortsätter i samband med planeringen av stadsbanan Esbo-Alberga.

Såväl invånarna som näringslivet och kommunerna gynnas av en attraktiv anslutningsparkering som kombineras med kommersiella tjänster. Även handeln får betydliga fördelar eftersom områdena i närheten av stationer är goda affärsplatser. I anslutning till anslutningsparkeringen skulle man kunna utveckla nya tjänster som underlättar vardagen och lockar människor att använda kollektivtrafiken, vilket minskar antalet personbilsfärder till centrumområdena.

Att ordna anslutningsparkering delvis med privat finansiering förutsätter att kommunen planlägger betydande ny byggnadsrätt i områdena kring stationerna. Det lönar sig även för staten att delta i finansieringen av anslutningsparkeringar eftersom de minskar investeringsbehoven på infartslederna, kostnaderna för rusning i trafiken och utsläppen av växthusgaser. Trafikverket arbetar för närvarande med att skapa ett förfarande för att uppskatta behovet av anslutningsparkering och att inkludera genomförandet av den nödvändiga anslutningsparkeringskapaciteten i alla större projekt som gäller trafikleder. På detta sätt har man redan handlat i Ringbaneloprojektet. Under ledning av HRT uppgörs en anslutningsparkeringsstrategi för HRT som redogör för verksamhetsmodellen, parterna och finansieringen. En betydande ökning av anslutningsparkering förutsätter att anslutningsparkering definieras som en del av kollektivtrafikens infrastruktur och att den anvisas en värdorganisation.

De växande stadsregionerna och splittringen av samhällsstrukturen har bl.a. lett till att arbets- och ärenderesorna har blivit längre och att användningen av personbil har ökat. Denna utveckling har fått ytterligare fart särskilt av den ökande spridda bebyggelsen utanför de planlagda områdena samt av planlagda områden som bygger starkt på privatbilism. Det är svårt att ordna kollektivtrafiken i en splittrad samhällsstruktur. Dessutom ligger tjänsterna ofta alltför långt borta för att vara tillgängliga med cykel eller till fots.

Samhällsstrukturen har stor ekonomisk betydelse, eftersom en utspridd samhällsstruktur medför betydande byggnads- och underhållskostnader (trafikleder, kommunalteknik). Dessutom är lösningar som gäller samhällsbyggande mycket varaktiga och långlivade.

Urbaniseringen öppnar även nya möjligheter: En tät samhällsstruktur skapar förutsättningar för en högklassig och ekonomisk kollektivtrafik, och många resor är så korta att de kan göras till fots eller med cykel. Gång och cykling är förmånliga fortskaffningssätt som främjar hälsa och välbefinnande. När städerna växer är det också möjligt att utveckla högklassig kollektivtrafik i trafiken mellan städerna.

### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

**27** Inom trafikpolitiken, upphandlingen av trafiktjänster och utvecklingen av trafikförhållandena beaktas tillgängligheten samt främjandet av kollektivtrafik, gång och cykling på ett ändamålsenligt sätt.

**28** Välfungerande resor och transporter i de största och växande stadsregionerna lyfts fram som ett särskilt insatsområde. Centrala medel är att effektivisera användningen av den befintliga trafikledskapaciteten och utveckla olika sätt att ordna anslutningsparkeringen.



## Kollektivtrafiken

En fungerande vardag påverkas av hela trafiksystemet, men det finns betydande utvecklingsbehov inom kollektivtrafiken, särskilt i stadsregionerna. Man har dock inte kunnat säkerställa finansiering för dessa behov. Utvecklingsmålen och spetsåtgärderna för kollektivtrafiken ingår i de fyra infallsvinklar som presenteras nedan.

Utmaningarna för ordnandet av kollektivtrafiktjänsterna som helhet är att kollektivtrafikbranschen är splittrad och att en gemensam vilja och kunduppfattning saknas. Det är inte möjligt att framskrida endast med myndighetsåtgärder och ägarstyrning, utan alla aktörer måste fås med i verksamheten. En samverkande kollektivtrafikshelhet ger obestridliga fördelar och är det enda sättet att förverkliga kundernas intresse, förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft och skapa förutsättningar för en ökad användning av hållbara fortskaffningssätt.

Vad gäller upphandlingen av den grundläggande service-nivån inom fjärrtrafiken är det väsentligt att man inte finansierar många alternativ som bygger på olika fortskaffningssätt med offentliga medel, utan i regel erbjuder tjänsten med endast ett fortskaffningssätt som är lämpligt för den aktuella förbindelsen, betjänar området på bästa sätt och tryggar områdets tillgänglighet.

Finlands mål med avregleringen av konkurrensen inom persontrafiken på järnvägarna är att framskrida i enlighet med riktlinjerna i unionslagstiftningen, dock under beaktande att det också måste finnas operativa förutsättningar för verklig konkurrens. En utredning av de totala ekonomiska effekterna av avregleringen av konkurrensen inom persontrafiken på järnvägarna har tagits under arbete i enlighet med riktlinjerna i regeringsprogrammet. Detta innebär att effekterna bedöms med perspektiv på den samhälls- och trafikekonomiska totaleffektiviteten, vilket även inkluderar järnvägssäkerhet, trygghet och tillgången på tjänster, trygghet av personalens ställning samt beaktande av en hållbar utveckling.

Inom EU-lagstiftningen är målet inte bara att avreglera konkurrensen, utan med tanke på konkurrensen och möjligheterna till inträde på marknaden också trygga olika aktörers möjligheter att använda underhålls- och stödtjänster för att på detta sätt möjliggöra ett jämlikt utbud av tjänster. I Finland innebär detta betydande förändringar i organisationsstrukturer och ägarunderlag. Avregleringen av konkurrensen förknippas med ytterligare centrala faktorer, såsom behovet att ordna trafikstyrningen och energidistributionen på ett jämlikt sätt, tillgången på utbildad personal och vagnmateriel samt tillräckligheten av järnvägsinfrastrukturens kapacitet.

På den glest bebyggda landsbygden ska man granska olika lösningar för kollektivtrafik och leta efter kostnadseffektiva och användarinriktade alternativ som utnyttjar de möjligheter som tekniken erbjuder, t.ex. anropsstyrd kollektivtrafik. Genom att kombinera undervisnings- och kulturväsendets elevtransporter, social- och hälsovårdsväsendets transporter, transporter som ersätts av FPA och den öppna kollektivtrafiken som stöds av trafikförvaltningen till ett komplex som planeras och styrs som en helhet kan man både förbättra servicenivån och uppnå kostnadseffektivitet.

### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

29

**Kollektivtrafiken organiseras i samarbete mellan olika aktörer till en enhetlig helhet som är lätt att använda för alla användargrupper och som även omfattar ett användarvänligt, samordnat betalnings- och informationssystem för kollektivtrafiken. En förutsättning för statlig finansiering är att aktörerna förbinder sig vid att utveckla och införa ett gemensamt betalningssystem.**

30

**Verkställandet av kollektivtrafiklagen i full omfattning enligt den ursprungliga tidtabellen säkerställs. Kollektivtrafiklagens funktion och effekter följs upp och utvärderas även med hänsyn till möjligheterna att etablera sig på marknaden. Uppkomsten av nya tjänster möjliggörs.**

31

**Förverkligandet av basservicenivån i fjärrtrafiken säkerställs på olika håll i landet. På de förbindelsesträckor där basservicenivån inte uppnås på marknadsvillkor, upphandlas trafik med statliga medel i syfte att uppnå servicenivån, i regel med endast ett fortskaffningssätt.**

32

**Persontransporter som ordnas med offentliga medel, såsom elevtransporter inom den grundläggande utbildningen, social- och hälsoväsendets transporter, transporter som ersätts av FPA och kollektivtrafik som upphandlas av trafikförvaltningen slås samman och ordnas i flexiblare och mer ekonomiska servicehelheter än i dag, varvid man även kan trygga trafikservicen i glesbygderna.**

33

**Avregleringen av konkurrensen inom persontrafiken på järnvägarna främjas, om det är trafikpolitiskt eller samhällsekoniskt hållbart. En mer omfattande avreglering av järnvägs konkurrensen utvärderas efter att utredningsmannen har slutfört sitt arbete. I detta sammanhang ska den totalekonomiska effektiviteten, spår säkerheten, tillgången på tjänster och tryggheten av personalens jämlika ställning säkerställas. Till dess är Finlands ståndpunkt på EU-nivå att avhålla sig från nya lösningar för avreglering av konkurrensen i branschen.**



**Figur 3.**  
Utvecklingsbehoven och spetsåtgärderna inom kollektivtrafiken

### Pilotprojekt:

#### NYA KONCEPT FÖR PERSONTRANSPORTTJÄNSTER SOM FINANSIERAS MED OFFENTLIGA MEDEL

**Är det möjligt att ordna de persontransporter som samhället finansierar på ett sådant sätt att deras samordning och kostnadseffektivitet blir bättre än i dag, samtidigt som servicenivån blir högre?**

I försöket undersöktes effektiviseringen av persontrafiktjänster som upphandlas med offentliga medel i Kouvola-regionen. Utan förbättringar ökar kostnaderna okontrollerat i fortsättningen. Orsakerna är befolkningens stigande medelålder, centraliseringen av de kommunala tjänsterna, den allmänna höjningen av transportkostnaderna samt bristerna i samordningen och upphandlingen av transporter. I projektets styrgrupp medverkade representanter för Kommunikationsministeriet, Inrikesministeriet, Kouvola stad, NTM-centralerna, Trafikverket, Kommunförbundet och konsultföretag.

Kouvola började i samband med kommunsammanslagningen 2009 utveckla transportsystemet inom persontrafiken i syfte att öka kollektivtrafikens andel av transporter, för-

bättra tjänsterna för äldre och rörelsehindrade och öka systemets kostnadseffektivitet. Systemet har redan förbättrats genom att man utökat den öppna kollektivtrafikens andel, skapat anropsstyrda kollektivtrafiktjänster och centraliserat styrningen och finansieringen av persontrafiken till en enda instans från början av 2012.

I samband med försöket observerades att den nuvarande lagstiftningen och tolkningarna av den begränsar produktivitetens utveckling. Specialgruppernas och FPA:s transporter utförs som enskilda taxitransporter. Stadens åtgärder för att utveckla systemet minskar inte stadens kostnader, utan den produktivetsnytta som åstadkoms genom effektiviseringen går främst till FPA. Det vore möjligt att få betydande tilläggsnytta genom att kombinera FPA:s resor och de övriga resorna som samhället ersätter samt genom gemensam styrning av hela trafiken. Systemet för offentligt stöd till persontransporter bör dessutom justeras på så sätt att det styr mot de bästa lösningarna. I anslutning till försöket konstaterades att dess resultat kan utnyttjas överallt i landet.

## Tillgängligt och tryggt trafiksystem

Ett tillgängligt trafiksystem erbjuder medborgarna jämlika möjligheter till medverkan och förebygger utslagning och ensamhet. Med tillgänglighet avses även att trafikmiljön är klar och att trafiktjänsterna är välfungerande och fysiskt tillgängliga också för de svagare parterna i trafiken. Det är enkelt att hitta information om trafiktjänsterna och den är lätt att förstå. Känslor av otrygghet förhindrar inte användningen exempelvis av kollektivtrafik. Både omfattande trafikpolitiska lösningar och enskilda trafikprojekt bör stödja möjligheterna för seniorer och personer med rörelsehinder att leva ett självständigt liv. Ett trafiksystem som planerats och byggts för att vara tillgängligt betjänar alla trafikantgrupper bättre.

Även resmiljöns trivsamt och trygghet spelar en viktig roll vid valet av fortskaffningssätt. En känsla av otrygghet kan förhindra att man väljer att gå, cykla eller åka kollektivt. Enligt en undersökning som gjordes i Tammerfors och Åbo i slutet av 2011 har var femte passagerare någon gång ersatt kollektivtrafiken med ett annat fortskaffningssätt på grund av otrygghet. Kollektivtrafikens största enskilda säkerhetsproblem är störande beteende bland människor som använder berusningsmedel. En klar majoritet av dem som svarade på enkäten önskade mer övervakning i kollektivtrafiken som utförs som personarbete. De svarande ansåg det vara särskilt viktigt att öka övervakningen i den sena trafiken på veckosluten. Bland de viktigaste utvecklingsobjekten var även en strängare övervakning av användningen av alkohol på hållplatserna och stationerna och i trafikmedlen.

## Främjande av gång och cykling

En tredjedel av alla färder görs till fots eller med cykel. Främjandet av gång och cykling indelas i motivering och marknadsföring samt i förbättringar och investeringar i infrastrukturen. En proportionell ökning av gång och cykling i trafiken gör stadsregionerna och tätorterna trivsammare,

trevligare och tryggare. På följande sida presenteras goda exempel på europeiska städer i vilka gång och cykling har en stor andel av alla fortskaffningssätt.

Gång och cykling har även obestridliga folkhälsofrämjande effekter. Lederna för lätt trafik är den motionsmiljö som finländarna använder mest. Bristen på motion är ett betydande folkhälsoförmåga problem, som utöver konsekvenserna för individen även medför betydande kostnader för samhället. Otillräcklig fysisk motion uppskattas öka utgifterna för hälsovården med 100–200 miljoner euro per år. Dessutom leder den ökade sjukfrånvaron och den sjunkande arbetsproduktiviteten till en ökning av de indirekta kostnaderna. För en stor del av människorna är motion i anslutning till vardagsrutinerna det lättaste sättet att motionera tillräckligt med tanke på hälsan. Att göra arbets- eller skolresorna till fots eller med cykel är ett naturligt sätt för barn, unga och yrkesverksamma att öka sin dagliga motion. Motion på eget initiativ håller också äldre människor längre friska och minskar behovet av vård på anstalt och rehabilitering.

Åren 2011–2012 färdigställdes en strategi och verkställighetsplan för gång och cykling, som har som mål att öka gång- och cyklingstrafikens andel av alla fortskaffningssätt med 20 procent, vilket innebär cirka 300 miljoner fler resor. De korta personbilsresorna borde minska med motsvarande andel. Förverkligandet av de strategiska riktlinjerna förutsätter gemensam vilja och intensivt samarbete mellan olika organisationer och förvaltningen. Dessutom förutsätter det tillräcklig allokering av finansiering och att både samhället och de enskilda medborgarna värdesätter fördelarna med gång och cykling i full utsträckning. Genomförandet av riktlinjerna för gång och cykling ska säkerställas i stadsregionernas trafiksystemplaner.

Det finns åtskilligt att förbättra i säkerheten som gäller gång och cykling. Varje år skadas uppskattningsvis 50 000 personer i halkolyckor under vintersäsongen, och det sker 10–20 halkolyckor med dödlig utgång varje år. Halkolyckor orsakar samhället årligen förluster på upp till 600 miljoner euro, när sjukvårdskostnaderna samt förlusten av arbetsinsatser och välbefinnande medräknas. För att minska halkolyckorna bör kva-

litetsnivån på vinterunderhållet av trottoarerna höjas.

I stadsregionerna runt om i Finland har man identifierat utvecklingsbehov i anslutning till gång och cykling. Den sammanlagda kostnaden för åtgärdandet av dessa behov är 40 miljoner euro. Dessa utvecklingsåtgärder skulle kunna vidtas som en del av de små investeringsprogrammen för bastrafikledshållningen. Med dessa åtgärder skulle man kunna höja kvalitetsnivån för infrastrukturen för gång och cykling och åtgärda kontinuitetsbrister i anslutning till lederna för lätt trafik, för att genom detta främja gång och cykling som de främsta sätten att röra sig i stadsregionerna. De föreslagna åtgärderna handlar i typiska fall om att förbättra säkerheten på lederna och i korsningarna för lätt trafik med hjälp av lösningar för plankorsningar och planskilda korsningar av olika slag samt om att utveckla cykelparkeringarna i anslutning till stationer och hållplatser inom kollektivtrafiken.

## Servicenivån inom skärgårdstrafiken och trafiken i Kvarken

Det saknas ett beslut och därmed sammanhängande finansiering om servicenivån inom skärgårdstrafiken. Lagen om främjande av skärgårdens utveckling<sup>10</sup> utgår från att staten bör försöka sörja för att skärgårdens bofasta befolkning till sitt förhållande har en med hänsyn till boendeförhållandena, utkomst-betingelserna och skötseln av nödvändiga angelägenheter erforderlig trafik- och transportservice, som är så smidig som möjligt samt avgiftsfri eller prismässigt skälig. Skärgårdsförordningen<sup>11</sup> utgår i sin tur från att personer som är bofasta på någon av öarna utmed förbindelsefartygsleden, fordon i deras ägo, deras varuleveranser samt personer och fordon som sköter dessa leveranser är befriade från skärgårdstrafikavgifter.

Fastställandet av servicenivån bör baseras på permanent bosatta personer som erbjuds avgiftsfri service. Att göra förbindelsbåttrafiken avgiftsbelagd för de övriga användarna eller att begränsa antalet avgiftsfria resor för fritidsboende är alter-

nativ som bör undersökas. Servicenivån inom landsvägsfärjetrafiken bör justeras på så sätt att man vid dimensioneringen av servicenivån beaktar efterfrågetopparna under vinter- och sommarsäsongerna på de livligaste färjesträckorna samt servicenivån om nätterna. Användarmängderna i skärgårdstrafiken bör följas upp systematiskt och servicenivån justeras vid behov. När skärgårdstrafikens finansiering säkerställs är det också skäl att granska budgetstrukturen.

Finansieringsbehovet inom landsvägsfärjetrafiken har ökat bl.a. genom den höjda kostnadsnivån och de ökade kapitalkostnaderna, som beror på att materielen delvis har förnyats. Detta har lett till att finansiering har överförs till landsvägsfärjetrafiken från bastrafikledshållningen, som är belastad sedan förut.

En bilfärja har gått i trafik i Kvarken i nästan 50 år. Den skattefria försäljningen upphörde 1999 genom Finlands medlemskap i EU, vilket ledde till en mycket kraftig minskning av passagerarmängderna. Både finska staten och de regionala myndigheter i både Finland och Sverige har gett understöd åt passagerartrafiken mellan Vasa och Umeå sedan 2010. Stödet upphör i slutet av 2012. Enligt regeringsprogrammet stöder regeringen en fortsättning av fartygstrafiken över Kvarken och uppgör tillsammans med representanter för Sverige och Kvarken en långsiktig strategi för att trygga trafiken. Detta arbete pågår som bäst och slutförs i september 2012.

### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

34

**Ett beslut om skärgårdstrafikens servicenivå fattas och tillräcklig finansiering anvisas till trafiken. Genom avancerade upphandlingsförfaranden och avtalsfullmakter som ges i statsbudgeten säkerställs att trafiken är långsiktig och relativt kostnadseffektiv.**

## Goda europeiska exempel på främjande av gång och cykling

En politik som gynnar gång och cykling är i nyckelposition när det gäller att förbättra förutsättningarna för gång och cykling. Beslutsfattandet borde bygga på en vilja att främja gång, cykling och kollektivtrafik. Gång och cykling ska med hjälp av planering av trafiken och markanvändningen göras snabbare än bilåkning. Det är omöjligt att effektivt främja gång och cykling – eller kollektivtrafiken – om inte hela trafiksystemet planeras som en helhet.

Biltrafiken till centrumområdena kan styras effektivt med ett fungerande utbud av anslutningsparkering. I bästa fall gör anslutningsparkeringsutrymmena det möjligt att kombinera privatbilism med cykling och kollektivtrafik. Kollektivtrafiktjänsterna och anslutningsparkeringen ska också vara konkurrenskraftigt prissatta i jämförelse med användningen av personbil.

*I de studerade exempelstäderna framhävs särskilt cyklingsinfrastrukturens höga kvalitet. Volymmässigt kan de ha färre cykelleder än Finland. I Houten i Nederländerna har man möjliggjort cykling på cykelgator, där bilarna rör sig på cyklisternas villkor. Det är också viktigt att lederna för gång och cykling avgränsas från varandra. Cykelvägar med dubbelriktad trafik behöver en mittlinje som avgränsar riktningarna från varandra. Även skyltningen ska vara tydlig. Korsningar ska byggas på ett sådant sätt att cyklister kan välja sin rutt innan de når korsningen – precis som bilister. Ofta finns det också egna faser för cyklister i trafikljusen.*

*Genom att inrätta en fungerande cykelparkering i samband med planeringen av boendemiljön – t.ex. genom att placera cykelförvaringsutrymmena i ytterdörrens närhet och förlägga bilparkeringen längre bort – kan man sporra människor att använda cykel i stället för bil. I Finlands förhållanden betonas också behovet av ett effektivt vinterunderhåll av cykellederna. Exempelvis Köpenhamn har särskild materiel för detta.*

*Många städer i Europa har bra fotgängarområden. Fotgängarområdena i stadens centrum har också klara funktioner: shoppingkoncentration, motions- och rekreationspark eller restaurangkoncentration. I Freiburg finns ett av världens största enhetliga fotgängarområden med en areal på över en kvadratkilometer. Städerna har välplanerade system för närtransporter och distributionslogistik. De har begränsats på fotgängarområdena till vissa klockslag på morgonen och eftermiddagen. För närvarande utvecklas Genève till en fotgängarstad. Det finns snabba och trivsamma leder från de närliggande bostadsområdena till stadens centrum och arbetsplatskoncentrationer, och de har planerats ur fotgängarens perspektiv. Ett viktigt drag är att invånarna och affärslivet medverkar aktivt i planeringen av stadsrummen.*

*Tillgängligheten har främjats med tanke på synskadade och rörelsehindrade, men också med hänsyn till alla andra fotgängare. I områden där det finns många fotgängare har biltrafiken begränsats, så att det inte ska vara svårt att ta*

*sig över gatan. Vinterunderhållet effektiviseras med smältanläggningar, på samma sätt som i många städer i Finland.*

*Det räcker inte med att bygga en bra infrastruktur. Människor ska också spurras att gå och cykla genom marknadsföring och allmän uppmuntran. Åtgärderna för att förbättra den fysiska miljön och marknadsföringen ska vara sammankopplade. Det är särskilt viktigt att åtgärderna utförs samtidigt. I fjol togs ett första steg även i Finland, och man kunde även anvisa finansiering till mobilitetsstyrning.*

*I de europeiska exempelstäderna har arbetsplatserna utmanats att ta del i marknadsföringen. Många arbetsplatser erbjuder förmåner för dem som gör sina arbetsresor till fots eller med cykel. Dessutom har man producerat tjänster för cyklister, exempelvis underhålls-, pumpnings- och dryckesställen, cykelvättar, gör-det-själv-underhåll, förvaringsfack för hjälmar samt cykelcentraler med omfattande tjänster från cykelunderhåll till café. Stadsstyrelsen har blivit vanligare runt om i världen.*

Källa: Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto, Tampere, 2011

10) 494/1982

11) Statsrådets förordning 371/2001





## 7. Klok och ansvarsfull trafik

En av mänsklighetens största utmaningar är att bromsa upp klimatförändringen och anpassa sig till dess effekter. Koldioxidutsläppen finns länge kvar i atmosfären, till och med flera hundra år, och därför har våra beslut och åtgärder inverkan långt in i framtiden och på de kommande generationernas liv. En minskning av kolavtrycket från trafiken förutsätter effektiva åtgärder som är väl samordnade inom hela statsförvaltningen, för att det ska vara möjligt att uppfylla Finlands nuvarande och framtida skyldigheter att minska utsläppen på det internationella planet och på EU-nivå. Trafiken står för cirka en femtedel av Finlands koldioxidutsläpp.

Trafiksektorn är för närvarande beroende av fossila bränslen. Trafiken drivs med undantag av den eldrivna spårtrafiken nästan uteslutande med kolvätebränslen som förädlats av råolja. De lätt utvinningsbara oljereserverna håller dock på att minska globalt samtidigt som oljeförbrukningen exempelvis i Kina växer kraftigt. Av denna anledning kommer oljepriset att utsättas för ett stort höjningstryck under de kommande decennierna, och dessutom kan tillgången på olja försämrats snabbare än väntat. För närvarande utreder en arbetsgrupp drivmedel i trafiken. I samband med arbetet kommer energihierarkin inom trafiken och de åtgärder med

vilka man i praktiken kan främja ersättandet av oljan att definieras. De förändringar som minskandet av oljeberoendet förutsätter är relativt långsamma, och därför behövs beslut redan under den innevarande regeringsperioden.

Bilparken i Finland är bland de äldsta i EU. Genom att för yngre bilparken skulle man under en granskningsperiod som sträcker sig fram till 2020 uppnå den största effektiviteten med tanke på skyldigheten att minska utsläppen från trafiken, dvs. 80 procent av den totala skyldigheten att minska utsläppen enligt det klimatpolitiska programmet. I undersökningar har nyare bilar dessutom konstaterats vara 10–50 procent tryggare än 10 år äldre bilmodeller. Utvecklingen av fordonens tekniska säkerhet har varit en av de viktigaste enskilda faktorerna genom vilka man lyckats minska antalet dödsfall i trafiken.

Finland har förbundit sig vid de internationella målen för minskning av växthusgasutsläppen på många nivåer. I det s.k. Kyotoprotokollet fastställdes en utsläppsminskning på 8 procent som EU:s mål. Målet fördelades senare mellan de olika länderna på EU-nivå. Finlands mål blev att hålla utsläppen på samma nivå som 1990. Med tanke på tiden efter *Kyotoprotokollet* har EU förbundit sig vid de s.k. 20–20–20-må-

len. Enligt EU:s mål ska Finland minska utsläppen från trafiken med 16 procent före utgången av 2020 jämfört med nivån 2005. I *Finlands långsiktiga nationella klimat- och energistrategi* (2008) fastställdes ett utsläppsminskningmål på 15 procent för trafiksektorn. Riktlinjer för de medel som används för att uppnå detta mål utfärdades i det klimatpolitiska programmet för kommunikationsministeriets förvaltningsområdet, som utkom 2009.

Utsläppsminskningarna är mycket krävande för trafiksektorns del, och de kan inte uppnås smärtfritt. Utsläppen från vägtrafiken står för cirka 90 procent av utsläppen från den nationella trafiken. För att Finland ska kunna närma sig målet måste trafikprestationerna minskas, moderniseringen av fordonsparken snabbas upp och lågmissionsteknik och hållbara bränslen införas. Trots de åtgärder som vidtagits har utsläppen från trafiken fortsatt att öka. Finland kommer inte att uppnå de uppställda målen om åtgärdernas effektivitet inte förbättras betydligt. En mellangranskning av det klimatpolitiska programmet för trafiken görs under 2012. Arbetet för att uppnå klimat- och miljömålen behöver dessutom stöd i form av bättre samarbete och samordning mellan olika aktörer och myndigheter.

På EU-nivå har man redan gjort och bereder för närvarande flera nya initiativ för att förbättra logistiken, genom vilka man strävar efter att underlätta hanteringen av elektroniska transportdokument och elektronisk ärendehantering. Ett ytterligare initiativ med stor betydelse är strategin för att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon, i anslutning till vilken den fortsatta nationella konkurrenskraften ska säkerställas. Finland måste vara aktivt vid förhandlingarna om åtgärder på internationell nivå och EU-nivå för att minska oljeberoendet och utsläppen, så att man hittar kostnadseffektiva lösningar som tryggar smidiga transporter men som samtidigt lämpar sig för Finlands förhållanden och trafikmässiga särdrag. Dessutom bör de nationella energikällorna utnyttjas fullt ut. På det nationella planet bör arbetet för högre energieffektivitet i trafiken ges fart genom att skapa verksamhetsmodeller och reservera finansiering som används för att stöda åtgärder som minskar växthusgasutsläppen i trafikbranschen och främjar införandet av ny fordonsteknik (det s.k. energistödet till trafiken).

### Ekonomisk styrning och informationsstyrning

Ett sätt att uppnå målen är att öka kollektivtrafikens andel av alla fortskaffningssätt. Samtidigt uppnås betydande fördelar även vad gäller andra miljöfrågor, trafikens smidighet och trafiksäkerhet. Detta förutsätter utveckling av lagstiftningen, den ekonomiska styrningen och informationsstyrningen, särskilt mobilitetsstyrningen. Det nuvarande komplexa skatte- och avgiftssystemet för trafiken stödjer inte på bästa möjliga sätt beslutsfattandet i anslutning till valet av fortskaffningssätt i enlighet med de klimat- och trafikpolitiska målen.

Vårt inkomstbeskattningssystem har drag som försämrar transparensen hos de kostnader som de olika trafikformerna medför. Exempelvis skattebehandlingen av personalbiljetter är onödigt komplicerad och främjar inte användningen av personalbiljetter. Genom att göra skatteförfarandet klarare skulle det bli möjligt att i avsevärd grad bidra till ibruktagandet av personalbiljetten och genom detta även påverka användningen av kollektivtrafiken i stora stadsregioner. En reform av beskattningsförfarandet för personalbiljetten skulle minska den influtna skatten, men det vore möjligt att kompensera för bortfallet om man samtidigt granskade de bil- och parkeringsfördelar som arbetsgivarna erbjuder. Helheten bör reformeras så att den ger de miljö- och trafikpolitiska målen ett bättre stöd samtidigt som det gäller att bevara det nuvarande systemets fiskala effekter.

De totala effekterna av de avgifter och skatter som gäller trafiken och trafiktjänsterna har inte granskats i tillräcklig omfattning ur medborgarnas eller företagets perspektiv. Då man granskar prissättningen inom trafiken ska olika trafikformer också granskas parallellt. Även på EU-nivå är målet att prissätta alla trafikformer jämligt genom att internalisera de externa kostnaderna och utsträcka principerna ”användaren betalar” och ”den som förorenar betalar” till att omfatta de olika trafikformerna samt att avlägsna incitament som styr beteendet i negativ riktning. Finland ska delta aktivt i detta arbete.

### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

**35 Skatte- och avgiftspolitik och information används för att påverka mobilitetsbehoven samt res- och transportvalen samt för att i allt högre grad styra trafiken till hållbara trafikformer. En strukturell totalgranskning som omfattar alla trafikformer utförs. Utifrån denna granskning genomförs en reform, som avlägsnar alla incitament som styr i fel riktning under beaktande av de olika lösningarnas indirekta effekter.**

**36 Systemet för och beskattningen av arbetsbaserade förmåner i anslutning till trafiken reformeras i sin helhet i syfte att uppmuntra användningen av kollektivtrafiken samt gång och cykling alltid när det är möjligt i praktiken. Skattebehandlingen av personalbiljetten görs klarare. Valet av hållbara fortskaffningssätt påverkas genom att stöda informationen, marknadsföringen och arbetet för att styra mobiliteten i stadsregionerna och på arbetsplatserna.**



## Nya metoder och tekniska lösningar

Det är av största vikt att informations- och kommunikationstekniken (IKT) utnyttjas som en del av trafiksystemet för att främja trafiksystemets produktivitet, säkerhet, smidighet och miljövänlighet. Förverkligandet av den nationella strategin för intelligent trafik inom olika trafikformer och utvecklingen av en hållbar fördelning mellan de olika trafikformerna ska säkerställas. För att stöda genomförandet av strategin för intelligent trafik är det nödvändigt att i Finland grunda nationella försöksområden för intelligent trafik. Syftet med detta är att skapa innovationer och utveckla forskningen och trafiksystemet. Försöksområdena skulle också kunna utnyttjas för främjande av den finländska exporten. För att utveckla nya angreppssätt och tekniska lösningar behövs långsiktiga satsningar på produktutveckling från både den offentliga och den privata sektorn. Nya tekniker skapar arbetsplatser inom industrin, affärsverksamhet inom serviceproduktionen och produkter för export.

Den offentliga sektorns roll som föregångare inom främjandet och införandet av ny teknik bör göras större. Man bör snarast möjligt säkerställa att det inte finns regleringsmässiga eller strukturella hinder för spridningen av nya mobilitetsformer (bilar för sam användning, samåkning osv.) och införandet av avancerade lösningar för lågmissionsteknik. Offentlig information och en snabb utveckling av teknologin

skapar helt nya interaktiva tjänster som alla kan vara med om att producera. Den offentliga sektorn har en egen roll även när det gäller att uppmuntra marknaden att utveckla nya lösningar, och vid upphandlingen av offentliga trafik tjänster och fortskaffningsmedel bör utsläpps- och energieffektiviteten lyftas fram som ett centralt utvärderingskriterium. Som stöd för detta förbereder statsförvaltningen instruktioner, och vid behov stramas styrningen åt. Cleantech-utvecklingen, bland annat Finlands elbilskluster, behöver hemmamarknadsreferenser. Som betydande beställaren har staten en viktig roll när det gäller att skapa en kritisk massa inom trafiken, genom vilken även konsumenterna får ett större urval och infrastruktur som betjänar lågmissionsteknik.

I fortsättningen kommer man att påverka medborgarnas mobilitetsbehov genom att utnyttja informations- och kommunikationsteknik och främja utvecklingen och införandet av digitala tjänster. Trafikpolitikens innehåll har traditionell betonat utvecklandet av trafikinfrastrukturen och trafikförhållandena. Medvetenheten om samhällets begränsade resurser, miljö- och effektivitetstänkandet samt utvecklingen av informations- och kommunikationstekniken har öppnat helt nya möjligheter för att minska behovet av fysisk mobilitet. Distansarbete, distansstudier, elektroniska transaktioner, mobilt distansarbete, sociala medier och videokonferenser är i dagens läge tillgängliga för alla finländare, eller så är nästan alla finländare åtminstone medvetna om dem. Även om dessa verksamhetsformer traditionellt sett inte direkt omfattas av trafikpolitiken, betjänar de effekter som deras utbredning medför i praktiken alla trafikpolitiska mål, liksom även miljö- och klimatpolitiska mål. Dessutom är det skäl att öka tillämpningen av olika distansförfaranden inom statsförvaltningen. Dessa förfaranden är rekommenderade på grund av deras ringa miljöverknings och låga kostnader.

Utnyttjandet av möjligheterna till distansarbete och andra moderna möjligheter att uträtta ärenden förutsätter heltäckande och fungerande bredbandsförbindelser överallt i Finland. Enligt statsrådets principbeslut ska bredbandsförbindelserna utvecklas i hela landet på så sätt att nästan alla (över 99 procent av befolkningen) permanenta bostäder och verksamhetsställen för företag och offentliga organisationer ligger högst två kilometer från ett optiskt fiber- eller kabelnätverk som möjliggör en snabb (100 Mbit/s) bredbandsförbindelse före utgången av 2015. För att uppnå detta mål har staten förbundit sig vid stödåtgärder för byggnad av snabba förbindelser även i glesbygden, på områden där förbindelser inte byggs på marknadsvillkor. Stödsystemet har nu testats i två år och en mellanutvärdering av dess funktion har blivit färdig. Avsikten är att göra vissa justeringar i stödsystemet för att göra genomförandet av projekten ännu smidigare.

Östersjöns betydelse som transportrutt för handeln och som en värdefull naturmiljö måste säkras. Den livliga tanke trafiken och passagerartrafiken som korsar den ökar säkerhetsriskerna på Finska viken. Ytterligare ett problem är den kontinuerligt pågående övergödningen, som beror på många orsaker. I de tätbebyggda kustområdena påverkas luftkvaliteten av svavelutsläpp från fartygstrafiken. Åtgär-

derna för att minska svavelutsläppen orsakar en betydande extra utgiftspost för Finlands exportindustri, som befinner sig långt från huvudmarknaderna. Utmaningen är att hitta en lösning, där åtgärder som klart förbättrar luftkvaliteten och de ekonomiska följderna som verkställandet av åtgärderna orsakar näringslivet och samhället är i balans. Staten har sedan tidigare beviljat stöd till investeringar som minskar svavelutsläppen från fartygen. Enligt en preliminär kartläggning är det möjligt att i efterhand installera så kallade svaveltvättar på 40–60 fartyg som seglar under finsk flagg. Priset på installationen varierar beroende på fartyg, men varierar från cirka 3 miljoner euro till 6–8 miljoner euro.

## Trafiksäkerhet

Säkerhetsplanen för vägtrafiken *Tavoitteet todeksi – Tie liikenteen turvallisuusuunnitelma vuoteen 2014* innehåller de viktigaste åtgärderna och riktlinjerna för trafiksäkerhetsarbetet fram till 2020. De viktigaste insatsområdena är åtgärder som är inriktade på körskick, trafikbeteende samt trafiksäkerheten i tätorterna och på landsvägarna. Utifrån säkerhetsplanen utfärdar statsrådet ett principbeslut om säkerheten i vägtrafiken våren 2012.

I principbeslutet kommer också att presenteras riktlinjer gällande användningen av berusningsmedel i trafiken. Ett centralt problem inom den finländska trafiksäkerhetskulturen är olycksfall i vägtrafiken och till sjöss som orsakas av berusningsmedel. Vart fjärde offer i vägtrafiken omkommer i en rattfylleriolycka. De ungas andel är stor. En av 700 bilförare i trafikflödet är rattfyllerist. Drygt hälften av de gripna rattfylleristerna har varit storkonsumenter av alkohol och en tredjedel har konstaterats lida av berusningsmedelsberoende. Ingridandet i detta problem kräver strängare styrmetoder, såsom ökad användning av alkohol, effektivare övervakning och kampanjer samt vård och stöd till gripna rattfyllerister. I många fall kan man observera en korrelation mellan rattfylleri och annan utslagning, vilket innebär att medel för att minska förekomsten av rattfylleri behövs på ett mer vidsträckt område, inom alla sektorer i samhället.

Trafiksäkerheten kan påverkas kostnadseffektivt genom utveckling av infrastrukturen, men också genom övervakning och ny teknik. Resurserna för den traditionella trafikövervakningen måste tryggas. Den kompletteras genom utveckling och utökning av den automatiska trafikövervakningen. Nya sätt att ordna trafikövervakningen söks genom att utveckla ansvars- och arbetsfördelningen mellan NTM-centralerna, kommunerna och polisen. Om kommunerna fick en mer framträdande roll inom trafikövervakningen, skulle det vara möjligt att öka kameraövervakningen och genom detta minska beteende som försämrar trafiksäkerheten, såsom fortkörning och körning mot rött ljus, samt bromsa upp åtgärder som försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft (t.ex. otillåten användning av bussfiler). Kommunernas deltagande i trafikövervakningen skulle bygga på kommunernas frivillighet och förutsätter en lagändring. Den kommunala trafikövervakningen skulle ge staten tilläggsinkomster

och vara kostnadsneutral för kommunerna. För att förbättra trafiksäkerheten måste ändringar göras även i hastighetsbegränsningssystemet. Genom detta skulle man kunna nå betydande effekter även på bränsleförbrukningen och i miljön. Trafikfostran i skolorundervisningen har en central roll när det gäller att främja en ansvarsfull trafik kultur.

På samma sätt som inom luftfarten, järnvägstrafiken och sjöfarten ska säkerhetskulturtänkandet och ett på riskanalyser baserat förebyggande förfarande främjas även inom den yrkesmässiga och tillståndspliktiga vägtrafiken. Trafiksäkerheten inom alla trafikformer är också ett viktigt inslag i arbetet på det internationella planet och på EU-nivå, och Finland bör medverka aktivt i beredningen av dessa ärenden.

### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

**39** Trafikövervakningen effektiviseras genom att utveckla ansvars- och arbetsfördelningen mellan NTM-centralerna, kommunerna och polisen. Kommunernas möjligheter att delta i trafikövervakningen utökas. Ansvarslöst trafikbeteende och användning av berusningsmedel i trafiken bekämpas med strängare åtgärder, bland annat genom att utvidga användningen av alkohol och effektivisera vården och stödet till personer med alkoholproblem.

**40** Förbättringen och utvecklingen av säkerhetskulturen och ansvaret säkerställs i all yrkesmässig trafik genom bestämmelser och frivilliga verksamhetsmodeller (t.ex. införandet av säkerhets- och ledningssystem i vägtrafiken).

**41** Bedömningen av körhälsa och körskick utvecklas och kompetensen inom trafikmedicin säkerställs i den medicinska undervisningen och inom servicesystemet för hälsovård.

## Livsmiljön

Många miljöverknings och risker som trafiken medför beror direkt på trafikvolymerna. Därför är det möjligt att minska klimat-, luftkvalitets-, buller- och grundvattensolägenheter genom att påverka trafikprestationerna. Buller från trafiken försämrar livsmiljöns kvalitet och trivsamt. Miljöbuller kan också orsaka direkta och indirekta hälsomässiga olägenheter. Den absolut orsaken till att medborgarna tar kontakt med trafikförvaltningen är just buller. Genom bekämpning av bullret från huvudlederna och banorna kan man bidra positivt till möjligheterna att effektivisera markanvändningen och till förutsättningarna för bostadsproduktion på centrala platser.

### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

**37** Utvecklandet av hållbara bränslen och lågmissionsteknik för fordon (t.ex. bil för sam användning) stöds med skattelösningar samt genom avlägsnande av lagstiftningsmässiga och strukturella hinder. Miljö- och energikonsekvenserna iakttas striktare vid upphandling av trafik tjänster som finansieras med offentliga medel och av fordon till den offentliga förvaltningen. I fråga om transporter bereds årliga utsläppsmål för organisationer inom statsförvaltningen i avsikt att styra deras anskaffning av fordon och transportarrangemang.

**38** Utvecklandet och införandet av ny teknik för fartyg, effektivare fartygsstyrningssystem och fartygsbränslen i syfte att minska utsläppsbelastningen i Östersjön och förbättra sjösäkerheten. Hamnarnas förmåga att ta emot avloppsvatten från fartygen förbättras, samtidigt som man strävar efter att genomföra ett total förbud mot spolning av avloppsvatten i havet.





## 8. Effektiva förfaranden garanterar ett gott resultat

Under de senaste åren har det i flera sammanhang<sup>12</sup> konstaterats att de nuvarande förfarandena och metoderna inom förvaltningen inte främjar de allmänna samhällspolitiska målen och de trafikpolitiska målen på ett ändamålsenligt sätt. Det lönar sig inte längre att lösa problem inom trafiken med traditionella förfaranden och handlingsätt. Nu behövs mer tväradministrativa metoder, mångsidig användning av olika medel, kundorientering och en verksamhetskultur som främjar delaktighet. I EU-kommissionens vitbok om trafiken betonas särskilt behovet att modigt införa inn-

ovationer och ny teknik. Beredning som överskrider gränserna mellan de olika förvaltningsområdena behövs också för att samordningen av riktlinjerna för beredningen på de olika förvaltningsområdena varierar och exempelvis regionförvaltningen styrs delvis med motstridiga förväntningar. Bland annat motstridigheterna mellan landsbygdspolitiken och trafikpolitiken för det lägre vägnätverket samt förväntningarna på servicenivån inom skärgårdstrafiken har försvårat verkställandet.

### Sammanpassning av markanvändningen, boendet och trafiken

Steg i rätt riktning har redan tagits. Ämbetsverksreformen inom regionalförvaltningen och trafikförvaltningen genomfördes i början av 2010. På det regionala planet har man fått erfarenheter av samarbete i närings-, trafik- och miljöfrågor. På ministerienivå finns behov att utveckla verksamhetssätten och styrningen för att skapa förutsättningar för fördjupat samarbete, synergieffekt och helhetsinriktad planering. Kommunikationsministeriets, arbets- och näringsministeriets och miljöministeriets förvaltningsområden bör förbinda sig vid samarbetet och utveckla förfaranden för att säkerställa att samhälls- och trafikpolitiken bereds och genomförs på en bredare bas än hittills. Vid behov ska man också vara beredd att granska behoven att förnya förvaltningsstrukturerna. På detta område har kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet och finansministeriet en nyckelposition.

#### Pilotprojekt:

#### *E18-TILLVÄXTKORRIDOREN PÅ STRÄCKAN KOSKENKYLÄ-KOTKA*

**Kan man genom ett utvecklingsprojekt för denna vägsträcka producera nytta för företagen, kommunerna och hela landskapet med effektivare metoder än i dag, på ett sådant sätt att förutsättningarna för konkurrenskraft, ekonomisk tillväxt och en fungerande vardag för människorna blir bättre på ett hållbart sätt?**

Staten investerar över en halv miljard i byggandet av motorväg E18 i Östra Nyland och Kymmenedalen under detta decennium. I försöket utreddes hur man utifrån investeringarna genom ett nytt slags samarbete mellan näringslivet och den offentliga sektorn skulle kunna producera konkurrenskraft, arbete och ekonomisk tillväxt för näringslivet och kommunerna i vägens influensområde på ett effektivare sätt än i dag.

Försöket genomfördes som en omfattande tväradministrativ process med hjälp av verkstäder och arbete i smågrupper. I verksamheten deltog NTM-centralerna, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket och gränsmyndigheterna samt landskapsförbunden, kommunerna och näringslivet i området. I försöket utvecklades idéer för nya affärstillfällen längs tillväxtkorridoren som drar nytta av trafikledens särdrag: motorvägen, den stora kundpotentialen tack vare närheten till Ryssland, koncepten för grön motorväg och intelligent trafik med anknytning till vägen samt de utmärkta hamnförbindelserna erbjuder företagen och kommunerna en attraktiv verksamhetsmiljö och en verksamhetsmiljö med exceptionellt många utvecklingsmöjligheter. Under försökets gång utarbetades också en gemensam regional viljeyttring om främjandet av projektet och om fortsatta åtgärder i Kymmenedalen och Östra Nyland.

Reformen av kommunstrukturen, som är aktuell, gör det möjligt att planera trafiksystemen och samhällsstrukturen i regionerna som allt större helheter. I de största stadsregionerna har man skapat förutsättningar för effektivisering genom intentionsavtal om markanvändning, boende och trafik. MBT-intentionsavtalen förutsätter finansiering även av staten, men kommunerna i regionen måste i gengäld förbinda sig att utveckla sin markanvändning på överenskommet sätt. Det är nödvändigt att med hjälp av intentionsavtal ömsesidigt komma överens om de närmaste årens mest brådskande trafikinvesteringar och om den regionala rollen av och metoderna för att ordna styrningen av kollektivtrafiken. Avsikten är att i fortsättningen utvidga MBT-intentionsavtalen till att omfatta även planeringen av servicestrukturerna och näringslivet enligt principerna för hållbar utveckling (MBTSN<sup>13</sup>). MBTSN-avtalsförordningen testas i Lahtisregionen samt vid planeringen av E18-trafikkorridoren för sträckan från Forsby till Finlands östra gräns.

Regionalt förbättrar det nya samarbetet möjligheterna att utnyttja väginvesteringen för att utveckla näringslivet och skapa nya arbetsplatser. Trafikledskorridoren utvecklas som en helhet i enlighet med den gemensamma planen. I samband med detta utnyttjas även den gamla vägens möjligheter. Målet är att skapa en fungerande servicekorridor som är attraktiv för kunderna. Man förbereder sig i tid för den nya efterfrågan som genereras av utvecklingen i Ryssland.

Försöket utvidgas under ledning av ministerierna till ett internationellt tillväxtkorridorprojekt. Målet är att genomföra korridorhelhetens marknadsföring och varumärkesetablering i samarbete. Syfte är att öka korridorens internationella dragningskraft och locka olika aktörer att göra investeringar längs den. Motorvägen utvecklas till den nya generationens flexibla och gröna utvecklingsplattform som stödjer hela det omgivande samhället. För projektet söks utvecklingsfinansiering från EU:s program för trafik- och logistikpartnerskap inom den nordliga dimensionens partnerskap samt från programmet för TEN-T-korridorer. En intelligent och grön tillväxtkorridor med tekniska lösningar av världsklass fungerar som referens inom utveckling av internationell affärsverksamhet för de företag som deltagit i utvecklandet av den.

Genom försöket kunde man skissera upp ett nytt förfarande som bygger på ett omfattande samarbete, genom vilket trafikförvaltningen tillsammans med de övriga förvaltningsområdena och aktörerna i regionen på ett effektivare sätt än tidigare kan skapa möjligheter för näringslivet, kommunerna och regionerna att öka sin konkurrenskraft, växa och utvecklas. Detta verksamhetssätt bör övervägas även mer allmänt vid planering och genomförande av trafiklösningar av stor betydelse.

12) Bl.a. OECD:s utvärdering av Finland 2010, EU-kommissionens vitbok om trafiken 2011 och regeringsprogrammet för Katainens regering

13) MBTSN = markanvändningens, boendets, trafikens, servicestrukturens och näringslivets verksamhetsförutsättningar



Genom trafiksystemarbete på landskapsnivå och i stadsregionerna bygger man bland aktörerna i området upp en gemensam uppfattning om trafiksystemets tillstånd, nödvändiga åtgärder och prioriteringar av dem. Planeringen utgår från frågor som gäller markanvändningen, boendet och förändringar i servicestrukturen. I samband med den regionala planeringen sammanjämkas de riktlinjer för utveckling av trafiksystemet som utfärdas på riksplanet med regionens behov. Samarbetet över landskapsgränserna i anslutning till regionstrukturen, utvecklingen av trafiksystemet och regionutvecklingen främjas. Frukthet av detta arbete stöds fortsättningsvis genom intentionsavtalsförfarandena för trafiksystemplanerna.

## 42 **STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:**

**Sammanpassningen av trafikens, markanvändningens, boendets, servicens och näringslivets verksamhetsförutsättningar utökas på det regionala planet inom kommunikationsministeriets, arbets- och näringsministeriets och miljöministeriets förvaltningsområden. Vid behov förnyas förvaltningsstrukturer i syfte att effektivisera samarbetet. Samarbetet mellan NTM-centralernas olika ansvarsområden förstärks och deras kompetens säkerställs i syfte att göra det möjligt att effektivare utnyttja centralernas roll som övergripande expert i frågor som gäller näringslivet, trafiken och miljön i regionen.**

**43 Ett gemensamt E18-tillväxtkorridorprojekt (Oslo–Stockholm–Åbo–Helsingfors–S:t Petersburg) för flera olika länder inleds. Målet är att genom ett nytt slags samarbete mellan den offentliga sektorn och näringslivet på ett effektivare sätt än i dag skapa möjligheter för tjänster och affärsverksamhet som stöder korridorområdets tillväxt och utveckling.**

## Effektivitet, resultat och kompetens över förvaltningsområdenas gränser

En sektorspecifik granskning är inte nog för att det ska bli möjligt att avlägsna den offentliga sektorns hållbarhetsunderskott. I stället måste hela samhällspolitikens effektivitet förbättras. Effekterna av olika insatser och fenomen ackumuleras, och ofta sprids effekterna till andra sektorer. Det är nödvändigt att fästa mer uppmärksamhet på mångfasetterade tväradministrativa effekter än tidigare och även att satsa på föregripande samarbete. Exempelvis när man talar om trafiksäkerhet är det viktigt att inse att trafikolyckor som

leder till invaliditet medför kostnader för social- och hälso-sektorn och förkortar arbetskarriärer. I framtiden behövs alltmer gränsöverskridande samarbete och granskningar mellan förvaltningsområdena och sektorerna.

Trafiksystemets kunder, dvs. trafiknätets eller trafikservicens användare, ska prioriteras vid planeringen och genomförandet av tjänsterna. Ineffektivitet som beror på strukturerna, regleringen, oklar ansvarsfördelning eller brist på samarbete måste minskas. Fotgängare, cyklister och passagerare inom kollektivtrafiken är användargrupper vilkas behov måste beaktas vid planeringen och genomförandet i ännu större omfattning än tidigare.

Beställarorganisationernas utmaning är att identifiera kundernas behov och leda arbetet för att definiera dem som en servicenivå som upphandlas under beaktande av de tillgängliga resurserna. En nyckelposition har även upphandlingsförfaranden, genom vilka beställarorganisationerna kan uppmuntra företag att utveckla sitt kunnande och införa serviceutbud av ett nytt slag och genom detta utveckla och expandera sin affärsverksamhet. Utvecklandet av beställarorganisationernas upphandlingsfunktion ska vara långsiktigt, så att aktörerna har en realistisk möjlighet att utveckla sin verksamhet i önskad riktning. Som beställare spelar den offentliga sektorn en avgörande roll för utvecklingen av marknaden och utbudet. Genom trafikpolitik kan man ge impulser till uppkomsten av företagsverksamhet av ett nytt slag och arbetsplatser runt om i landet.

Tillgången på kompetent arbetskraft är ett framtida problem inom trafiksektorn. Kompetensbehoven har diversifierats genom de senaste decenniernas teknologiska utveckling. Aktörer inom transportsektorn väntas ha datatekniska färdigheter och kunskaper om logistikkedjorna, medan trafikplanerarna måste vara förtrogna med samhällsplanering. Hotet är att särskilt arbetena i branscher med de lägsta lönerna blir utan arbetskraft. Man måste ta i itu med utmaningarna genom att bredda utbildningen, utveckla lönesättningen och sköta om arbetsomständigheterna. Trafikbranschen behöver en helhetsbetonad strategi för kompetensutveckling.

Även forskning och utveckling spelar en betydande roll inom kompetensutvecklingen, skapandet av samarbete och verkställandet av strategiska val i branschen. Nytt kunnande skapas genom forskning som producerar nytt innehåll för utbildningen. Fackmän utbildas till många olika yrken inom trafiken samt till uppgifter inom planering och beredning av beslut i branschen. I konkurrensen mellan de olika branscherna måste man se till att det finns tillräckligt med personer med kompetens inom trafik i Finland. Nytt kunnande kräver satsningar. Det lönar sig att kanalisera Finlands knappa forskningsresurser med urskillning och långsiktigt på ett sådant sätt att det uppstår starka koncentrationer av fördjupat kunnande. Trafikbranschen har inget eget sektorforskningsinstitut, utan forskningen och utvecklingen har flera finansiärer, såsom kommunikationsministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket och TEKES, och flera verkställande aktörer, såsom Meteorologiska institu-

tet, VTT, universiteten och högskolorna samt konsulter. Det är viktigt att aktörerna bygger ett strategiskt nätverk som samlar kunnandet i branschen till ett virtuellt forskningsinstitut. Långsiktiga forskningsprogram behövs i syfte att effektivisera kompetensutvecklingen och öka dess effekt.

Inom trafiksektorn har den bindande regleringen i stor omfattning överförs på Europeiska unionen och internationella organisationer. Dessutom behandlas ärenden med direkt inflytande på trafiken ofta på andra håll än i forum inom trafikområdet. Övervakningen av Finlands nationella intressen förutsätter att satsningarna på internationellt inflytande och på lagberedningen både på EU-nivå och i de internationella organisationerna görs vid rätt tidpunkt och effektivare än i dag. I beredningen framhävs även betydelsen av behovet av systematiskt, föregripande informationsutbyte med intressenterna.

Effektivitetsgranskningarna gällande strategierna och programmen för trafik- och annan samhällspolitik förnyas. Den helhetsinriktade utvärderingen av effekterna av utvecklingsinvesteringarna i trafikleder säkerställs. Vid utvärderingen beaktas även åtgärdernas trafiksystemeffekter och indirekta samhälleliga effekter (bl.a. utsläpp, regionernas konkurrenskraft, sysselsättning).

## STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

**44 Upphandlingskompetensen inom trafiksektorn utvecklas i riktning mot upphandling av servicenivå och effekter. Man bör satsa även på upphandlingskompetensen hos de behöriga myndigheternas inom kollektivtrafiken, så att den motsvarar de uppgifter som myndigheterna åläggs i lagen om kollektivtrafik. Trafikverket utvecklas i riktning mot ett kompetenscentrum för upphandling inom trafikbranschen.**

**45 Effektivitetsgranskningarna gällande strategierna och programmen för trafik- och den övriga samhällspolitik förnyas. Vid utvärderingen av utvecklingsinvesteringar i trafikleder och andra utvecklingslösningar utvidgas granskningen så att den är bredare än enbart en analys av förhållandet mellan kostnad och nytta. I den helhetsinriktade utvärderingen beaktas även åtgärdernas trafiksystemeffekter och indirekta samhälleliga effekter (bl.a. utsläpp, regionernas konkurrenskraft, sysselsättning).**

**46 Tillgången på arbetskraft och kompetens inom trafikbranschen säkerställs med innovations-, utbildnings-, arbetskrafts- och invandringspolitiska medel. En helhetsbetonad strategi för kompetensutveckling utarbetas för trafikbranschen. Det partnerskapsbaserade nätverket av kompetenskoncentrationer förverkligas.**

**47 Den föregripande och systematiska internationella intressebevakningen inom trafiksektorn utvecklas och utökas i samarbete med intressenterna.**



## 9. Specialfrågor för trafikpolitiken på 2010-talet



9.1 Stora och växande stadsregioner

De stora och växande stadsregionerna har en central betydelse för Finlands samhällsekonomi och regionutveckling. Smidiga arbets- och skolresor och resor för att uträtta ärenden är en viktig faktor som påverkar livskvaliteten. Genom samarbetet mellan staten och stadsregionerna kan man bidra till utvecklingen av en enhetligare samhällsstruktur, trafiksystemets funktion och kollektivtrafikens verksamhetsmöjligheter. Målet är att minska mobilitetsbehovet och personbilsberoendet i de stora och växande stadsregionerna. Syftet är att uppnå målet bland annat med hjälp av planering av markanvändningen och trafiken.

Målet med förfarandet för intentionsavtal för markanvändning, boende och trafik (*MBT*) är att skapa en enhetlig, fungerande och konkurrenskraftig stadsregion i samarbete mellan staten och kommunerna i regionen. Förhandlingar om intentionsavtal pågår för närvarande i Helsingfors-

Åbo- och Uleåborgsregionerna, och målet är att avtalen undertecknas efter att redogörelsen blivit färdig. Tammerforsregionen har ett avtal för perioden 2011–2012. I regeringsprogrammet betraktas **främjandet av *MBT*-intensionsavtalsförfarandet** som viktigt och en utvidgning av det till andra stadsregioner som önskvärd. Man letar efter en naturlig roll för NTM-centralerna, landskapsförbunden och samkommunerna i statens och stadsregionernas arbete för att sammanpassa markanvändningen, boendet och trafiken. Avsikten är att i fortsättningen utvidga *MBT*-intensionsavtalen till att omfatta även planeringen av servicestrukturerna och näringslivet enligt principerna för hållbar utveckling (*MBTSN*). En grund för *MBTSN*-tänkandet skapas i pilotprojektet i Lahtis, som gäller en ledkorridor i stadens centrum. Målet är att fördjupa samarbetet mellan kommunen, staten och den privata sektorn inom planeringen, genomförandet och finansieringen av stadens centrum och åstadkomma en gemensam strategisk syn och en total ekonomisk stadsstrukturen som är förenlig med principerna för hållbar utveckling snabbare än i dag. Konkreta resultat av pilotprojektet i Lahtis kan väntas om 2–3 år.

Vad gäller trafiken förhandlar man i avtalen både om trafikfjänterna (t.ex. användningen av stödet till kollektivtrafiken i de stora stadsregionerna) och om åtgärder som gäller trafikinfrastrukturen. Avtalsperioden är preliminärt 2012–2015, utöver vilket preliminära riktlinjer utfärdas också för den följande perioden. Vad gäller trafiksystemet är

målet särskilt att sammanpassa åtgärderna inom markanvändningen och trafiken och främja hållbara trafikformer (kollektivtrafik, gång och cykling). Syftet med förfarandet för intentionsavtal är att bidra till att det trafiksystemarbete som utförs i regionen är resultatrikt. Det är bra att betrakta möjligheten att utvidga förfarandet för *MBT*-intensionsavtal till andra stadsregioner som en framtida option. Under denna regeringsperiod kan *MBT*-sammanpassning av de övriga stora stadsregionerna (exklusive Helsingfors, Åbo, Tammerfors, Uleåborg) vid behov behandlas som en del av de i regeringsprogrammet fastslagna tillväxtavtalen som är under beredning.

Statens medverkan i stadsregionernas *MBT*-intensionsavtal säkrar att utvecklandet av stadsregionerna kopplas samman med de riksomfattande utvecklingsmålen för markanvändningen, boendet och trafiken. Målet är att utnyttja helhetsbetonade, smidiga lösningar och bästa praxis i det kontinuerliga utvecklingsarbetet. *MBT*-intensionsavtalen förutsätter finansiering även av staten, men kommunerna i regionen måste i gengäld förbinda sig att utveckla sin markanvändning på överenskommet sätt. *MBT*-avtalens bindande karaktär måste förbättras. En förutsättning för intentionsavtalen är att markanvändningens, boendets, trafikens, servicestrukturens och näringslivets verksamhetsförutsättningar planeras i samarbete.

För stora projekt ingår Trafikverket och andra parter projektspecifika intentionsavtal, som preliminärt definierar projektets innehåll och finansiering samt de båda parternas ansvar inom planering, byggande, underhåll och användning. Kollektivtrafiken i Helsingforsregionen har av tradition byggt på spårtrafik och dess olika former. Olika former av spårtrafik granskas även i Åbo- och Tammerforsregionerna, och det finns skäl att precisera statens deltagande i arbetet med att definiera behovet, planeringen och genomförandet av spårtrafiksystem i syfte att klargöra den fortsatta planeringen på längre sikt. Nya spårtrafikprojekt blir aktuella i Åbo- och Tammerforsregionerna i mitten av det innevarande decenniet. Regeringen är beredd att vid behov teckna intentionsavtal om statens deltagande i finansieringen av stadsregionernas spårtrafiksprojekt redan under denna regeringsperiod. Vad gäller Centrumslinjan, som betjänar både när- och fjärrtrafiken, fastställs kostnadsfördelningen mellan staten och kommunen separat.

Under den följande regeringsperioden fortsätter finansieringen av små trafikinfrastrukturåtgärder i stadsregionerna i fyra stora stadsregioner, och den utvidgas till andra medelstora stadsregioner (statens andel i Helsingforsregionen är sammanlagt 20 miljoner euro/år, i de övriga stadsregionerna sammanlagt 15–20 miljoner euro/år). I stadsregionerna bereds programmet för *MBT*-infrastrukturprojekten i samarbete mellan olika aktörer som en del av det regionala trafiksystemarbetet och den fortsatta beredningen av *MBT*-intensionsavtalen.

### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

**48** *MBT*-intensionsavtalens bindande karaktär förbättras i de fyra största stadsregionerna, samtidigt som beaktandet av servicestrukturerna och näringslivets verksamhetsförutsättningar förstärks i dem. Utifrån de erfarenheter som erhålls i de stora stadsregionerna utvärderas förutsättningarna för att utvidga förfarandet för intentionsavtal till andra växande stadsregioner. Verksamhetsmodellen för programmering och finansieringsarrangemang i anslutning till trafikprojekt utvecklas.

**49** För att främja förfarandet för *MBT*-intensionsavtal finansierar staten små, kostnadseffektiva åtgärder för utveckling av trafiknätet under den innevarande regeringsperioden med 30 miljoner euro under förutsättning att kommunerna finansierar åtgärderna med samma andel. Finansieringen utgör sammanlagt 60 miljoner euro, varav 30 miljoner euro riktas till Helsingforsregionen, medan Åbo, Tammerfors och Uleåborgs stadsregioner tilldelas 10 miljoner euro var. Åtgärderna inriktas på så sätt att de förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafik, gång och cykling.

**50** Stödet till kollektivtrafiken i de stora städerna kopplas till åtgärder som främjar kollektivtrafiken och överensoms i intentionsavtalen. Som en del av intentionsavtalen avtalas även om de gemensamma regionala verksamhetsmodellerna för trafikstyrning och om organiseringen av anslutningsparkeringen. Kommunerna förbinder sig för sin del vid de avtalade lösningarna för markanvändning och boende.

**51** Staten är beredd att delta i finansieringen av de stora stadsregionernas (Helsingfors, Åbo och Tammerfors) investeringar i spårtrafik. Principen är att staten och kommunerna finansierar stadsbaneprojekt med en finansieringsandel på 50 procent var. Staten stöder byggandet av metron och stadsspårvägar med en andel på 30 procent. Beslut om projektens finansieringsandelar fattas emellertid separat från fall till fall beroende bland annat på projektets kostnader, omfattning och ändamålsenlighet samt på objektens ägarförhållanden. Som motvikt till sin finansiering förutsätter staten att staten och kommunerna avtalar tillsammans om utvecklandet av markanvändningen, boendet och trafiken i området. De stora städernas spårtrafikinvesteringar ska alltid omfatta arrangemangen för anslutningstrafiken.





## 9.2 Flygtrafiken och flygplatsnätverket

Flygtrafiken har stor betydelse för Finlands internationella konkurrenskraft och fungerande trafiksystem. På långa avstånd är flygtrafik en snabb och effektiv trafikform för transport av människor och gods i den globaliserade världen. Fungerande flygförbindelser främjar regionernas attraktionskraft.

Logistiskt sett har flygtrafiken fått en allt viktigare ställning i Finland. Även om flygfraktens volymmässiga andel fortfarande är relativt liten, är dess andel av transporternas värde betydligt större. Flygtrafikens stora betydelse beror dock inte på vidarebefordringen av själva godset utan på de funktioner som möjliggör efterfrågan på finländsk produktion och de tjänster som vi tillhandahåller: marknadsföring, försäljning och andra kontakter som behövs i allt större omfattning. I detta avseende finns det inget alternativ för flygtrafiken.

Man har ansett det vara nödvändigt att trygga en tillräcklig servicenivå inom flygtrafiken med hjälp av nätverksprincipen. Finavias 25 flygplatser och flygplatserna i Seinäjoki och S:t Michel erbjuder ett tätt nätverk i förhållande till Finlands befolkning och areal. Utbudet av flygförbindelser har tills vidare varit relativt heltäckande. Bevarandet av det täta nätverket av flygplatser står dock inför utmaningar. Trafikströmmarna är tunna, många rutten har en svag lönsamhet och en stor del av flygplatserna är förlustbringande granskade var för sig. På en del av flygrutorna finns ingen konkurrens. Utbudet av inrikes flygtrafik befinner sig i ett brytningskede för vissa flygplatser. Medan inrikestrafiken kämpar på lönsamhetsgränsen har lågprisbolagen som etablerat sig på marknaden öppnat direkta internationella flygförbindelser från flygplatserna i landskapen.

Flygtrafiken är en del av trafiksystemet och kollektivtrafiktjänsterna, även om den i Finland traditionellt har betraktats som ett separat verksamhetsområde i alla avseenden. Ur ett trafikpolitiskt perspektiv bör flygplatsnätets omfattning och servicenivå bedömas som en del av den helhet som den övriga trafikinfrastrukturen och trafiktjänsterna bildar. Vid granskningen av flygplatsnätverket ska även förbindelserna från flygplatserna till stadens centrum och kommunernas vilja att tillhandahålla offentliga kollektivtrafiktjänster beaktas.

För närvarande finns det fler bolag och rutten i Finland än någonsin. Tack vare de omfattande internationella fjärrflygförbindelserna på Helsingfors-Vanda flygplats kommer stora mängder transitpassagerare och turister till Finland. Utbudet av internationella rutten direkt till Europa har ökat på

många flygplatser i Finland. Flygplatsnätverkets roll kommer att förändras i takt med marknadsutvecklingen. Inrikestrafiken minskade mellan 2008 och 2010, men steg åter 2011 till 2000-talets genomsnittliga nivå, 5,5 miljoner passagerare. Efterfrågan på inrikesflyg återspeglar de direkta flygen utomlands och den delvisa substitutionen av inrikes flygresor med bil- och tågresor. Vilka flygplatser blir delaktiga av tillväxten och vilka som blir utanför beror på konkurrenssituationen och i hög grad även på de olika aktörernas aktivitet.

**Styrningen av lufttrafiken** bygger i Europa på att det nationella luftrummet är oberoende, och den domineras av de nationella serviceleverantörernas monopol. Det europeiska luftrummet är mycket splittrat. År 2008 godkändes det andra lagstiftningspaketet för ett enhetligt europeiskt luftrum, som ålade medlemsstaterna skyldighet att inrätta ett funktionellt luftrumsblock<sup>14</sup> senast tre år efter förordningens ikraftträdande, dvs. före december 2012. Med ett funktionellt luftrumsblock avses ett block i luftrummet som bygger på operativa krav, som inrättats oberoende av statsgränserna och där utbudet av flygtrafiktjänster och funktioner i anslutning till dem är prestationsbaserat och optimerat, så att man skulle kunna inleda ett intensivare samarbete mellan leverantörerna av flygtrafiktjänster inom varje funktionellt luftrumsblock eller, när det är ändamålsenligt, anlita endast en leverantör. Finland medverkar i det nordeuropeiska funktionella luftrumsblocket (*NEFAB*) tillsammans med Lettland, Estland och Norge. Blocket inrättas med ett avtal mellan staterna som avses bli undertecknat under våren 2012. Målet är att inleda blockets verksamhet senast i början av december 2012.

Syftet med *NEFAB*-projektet är att öka effektiviteten och förbättra säkerheten inom flygtrafiken samt att minska bränsleförbrukningen och därigenom även koldioxidutsläppen. Enligt undersökningar ger *NEFAB* de medverkande länderna fördelar till ett belopp på minst 340 miljoner euro mellan 2012 och 2025. Fördelarna tillfaller i första hand flygtrafiken och miljön. Enligt planerna ska grundandet av *NEFAB* synas för passagerarna bland annat som en förbättrad punktlighet i flygtrafiken och som kortare restider.

### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

52

**En strategi för flygtrafiken utarbetas. I strategin redogörs för flygtrafikens framtidsutsikter och bedöms – särskilt med tanke på trafikpolitiken och den regionala tillgängligheten – ändamålsenligheten hos flygplatsnätverket i Finland och statens ställning i organiseringen av flygtrafiktjänsterna. Dessutom kommer man överens om flygtrafikens mål i den ändrade verksamhetsmiljön under beaktande av den helhet som kollektivtrafiktjänsterna och trafiksystemet bildar.**



## 9.3 Tillväxtutsikterna och infrastrukturen i trafiken till Ryssland

Ryssarnas köpkraft har ökat och landets handel och tjänsterna har utvecklats snabbt, vilket har gjort landet till en attraktiv marknad, där många finländska företag haft god framgång. Handelspartnerskapet med Ryssland har erbjudit den finländska industrin och de finländska logistikföretagen avsevärda tillväxtmöjligheter. Transitoexporten håller långsamt på att komma i gång efter den ekonomiska krisen 2009, och dess värde ökade med 22 procent 2011. Värdet på transiten ökade med fem procent jämfört med året innan.

Rysslands politiska och ekonomiska utveckling kommer att ha en direkt inverkan på handelsrelationerna, transporterna och transiten mellan Ryssland och Finland. Vad gäller Rysslands egna hamnar är problemet kapacitetsbrist och svaga landtrafikförbindelser. Enligt Finlands uppskattning kommer godstransporterna att fortsätta även via de finländska hamnarna. Konkurrensfördelarna med rutten via Finland är säkerhet, tillgången på lager- och mervärdestjänster samt leveranstidens förutsägbarhet.

Den 18 år långa förhandlingsprocessen om Rysslands medlemskap i *Världshandelsorganisationen* WTO slutfördes i december 2011. Rysslands medlemskap träder i kraft sommaren 2012. För Finland har Rysslands WTO-medlemskap betydelse särskilt genom att den medför en allmän sänkning av tullnivån och bl.a. en sänkning av avgifterna för importvaror på järnväg till samma nivå som Rysslands interna avgifter.

Genom beslutet om Rysslands WTO-medlemskap trädde även Rysslands och EU:s avtal om reformen av systemet för avgifterna för flygning över Sibirien i kraft den 1 januari 2012. Målet med avtalet är att stegvis slopa de betydande överflygningsavgifter som Ryssland tar ur. Normaliseringen av överflygningsavgifterna har betydelse för Finnair, som årligen betalat flera tiotals miljoner euro till Aeroflot för förbindelserna mellan Finland och Ryssland och för flygning över Sibirien.

Turistresorna från S:t Petersburg och områden i Finlands närhet har vänt efter den ekonomiska krisen och omvandlats till en rekordtillväxt, och 2011 gick 10,6 miljoner turister över gränsen mellan länderna. År 2003 uppsatte EU och Ryssland visumfrihet som ett gemensamt långsiktigt mål. År 2011 avtalade parterna om gemensamma visumfrihetsvillkor som ska verkställas innan beslut kan fattas om inledande av förhandlingar om visumfrihet. Enligt Gränsbevakningsväsendet ökar antalet gränsövergångar till det dubbla,

dvs. till cirka 20 miljoner personer, även utan visumfrihet. En eventuell visumfrihet för Ryssland ökar mängderna ännu mer än detta.

Behoven av utveckling på gränsövergångsställen för landsvägstrafiken gäller främst de fyra internationella gränsövergångsställena längst i söder (Vaalimaa, Nuijamaa, Imatra och Niirala). Mer än 90 procent av person- och godstrafiken vid östra gränsen går via dessa gränsövergångsställen. Enligt dagens uppskattning väntas persontrafiken på de livligaste gränsövergångsställena i fortsättningen öka med 8–10 procent om året. Godstrafiken över gränsen väntas öka även i fortsättningen. och rekordnivån 2008 väntas bli uppnådd under de närmaste åren.

Gränstrafiken och gränslederna mellan Finland och Ryssland ska utvecklas och de kommande behoven ska beaktas även i myndighetsresurserna. Finlands vägnät och förbindelser från gränsen till stora tillväxtcentra och internationella flygplatser ska förbättras. Vägarna till gränsövergångsställena ska istandsättas så att de motsvarar trafikmängderna och den internationella trafikens krav. Utrustningen på gränsövergångsställena ska förbättras; prioriterade objekt efter att person- och godstrafiken på gränsövergångsstället i Vaalimaa har skiljts åt är utbyggnaden av landsvägsgränsstationen i Imatra och utbyggnaden av den år 2006 öppnade nya gränsstationen i Nuijamaa.

Ett nytt avtal om förbindelsetrafik gällande den direkta internationella järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland förhandlas fram med Ryssland, och avtalet kommer att bli färdigt 2013–2014. I det nya avtalet öppnas alla järnvägsgränsövergångsställen för all godstrafik. Gränsmyndigheterna har ännu inte fattat något slutligt beslut om att internationalisera järnvägsgodstrafiken i Imatrankoski. De finländska myndigheterna (Tullen/Gränsbevakningsväsendet) har meddelat att de är beredda att internationalisera gränsövergångsstället. På den ryska sidan krävs arrangemang, utrustning och anordningar på gränsövergångsstället innan de ryska gränsmyndigheterna kan ge tillstånd för internationaliseringen. Inriktning av utrikeshandeln till gränsövergångsstället i Imatrankoski förutsätter investeringar i bannätet från Luumäki till Imatra. Det är nödvändigt att öka kapaciteten så att den potentiella nyttan med Rysslands WTO-medlemskap ska kunna tillvaratas fullt ut. Den internationella persontrafiken på järnvägarna har ökat tack vare den snabba tågförbindelsen och den förbättrade servicenivån. Om godstrafiken flyttar till Imatrankoskirutten ska även behoven inom persontrafiken granskas på banavsnittet från Luumäki till Vainikkala. En höjning av kapaciteten på det banavsnitt som går via Luumäki gör det möjligt att öka den populära snabbtågtrafiken.

Ett protokoll om ändring av flygtrafikavtalet mellan Finland och Ryssland undertecknades i Moskva i september 2011. Genom avtalet vill man få bort konkurrensbegränsningarna för flygtrafiken mellan länderna och göra samarbetet mellan flygbolagen överensstämmande med den allmänna praxis som tillämpas inom internationell flygtrafik. Regeringens proposition om godkännande av protokollet

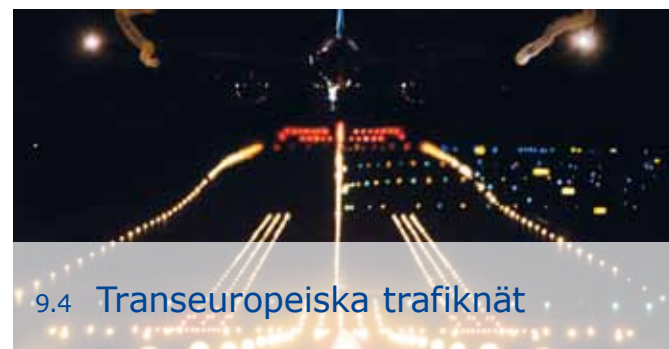
14) FAB = Functional Airspace Block

lämnas till riksdagen i mars 2012. Ikraftträdandet av protokollet kan i bästa fall öka konkurrensen mellan flygbolagen och därigenom göra flygförbindelserna mångsidigare och sänka priserna på flygbiljetter till följd av normaliseringen av de avgifter som flygbolagen betalar.

#### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

53

**Ökningen av trafiken från och till Ryssland beaktas och kapaciteten och funktionaliteten av gränsövergångsställenas tull- och gränsarrangemang och trafiklederna till gränsstationerna säkerställs. Öppnandet av gränsstationen i Imatrankoski för internationell godstrafik på järnväg bereds och de nödvändiga investeringarna görs. Finlands EU-intressebevakning avseende Ryssland ordnas. Myndighetssamarbetet mellan Finland och Ryssland utvecklas på bägge sidor om gränsen och på alla tillgängliga nivåer.**



9.4 Transeuropeiska trafiknät

Transeuropeiska trafiknätet spelar en viktig roll när det gäller att trygga EU:s hållbara trafik och konkurrenskraft och dess medborgares välfärd samt säkra rörligheten av gods och passagerare. Europeiska kommissionen lade i oktober 2011 fram sitt förslag till nya riktlinjer för de transeuropeiska trafiknäten (*TEN-T*) samt för ett nytt *TEN-T*-trafiknätverk. Den viktigaste reformen i kommissionens proposition är att *TEN-T*-nätet har två nivåer. Det nya *TEN-T*-nätet kommer att bestå av ett övergripande nät och ett stomnät. Stomnätet omfattar trafiknätets strategiskt viktigaste delar och bildar Europas trafikmässiga ryggrad. Enligt förslaget ska stomnätet vara färdigt senast 2030 och det övergripande nätet senast 2050.

Enligt förslaget hör de tidigare prioritetsprojekten Nordiska triangeln, höghastighetsvattenvägarna och Rail Baltica till Finlands stomnät. I Finland avser Nordiska triangeln väg E18 och banförbindelsen från Åbo till Vainikkala. Höghastighetsvattenvägarna är *TEN-T*-nätets marina dimension. Östersjöns motorväg förenar EU-medlemsstaterna kring Östersjön med Mellan- och Västeuropa. Rail Baltica bildar en

trafikkorridor från Helsingfors till Tallinn och via Baltikum till Warszawa. Som ny prioritetsförbindelse till Finland infördes Botniska korridoren. Botniska korridoren löper kring Bottniska viken. I Finland omfattar den huvudbanan från Helsingfors till Torneå och riksväg 4 Helsingfors–Jyväskylä–Kemi.

För medlemsstaterna innebär de nya riktlinjerna allt strängare tekniska specifikationer på förverkligandet av trafiknätet. Målet är att försätta reformerna av riktlinjerna i kraft efter 2013. Den första perioden för genomförandet av *TEN-T*-stomnätet är 2014–2020. Finland måste förbereda sig på att utveckla stomnätets delar till den nivå som kraven förutsätter före utgången av 2030. Finland har möjlighet att söka *TEN-T*-stöd för järnvägs- och havens motorvägsprojekt i stomnätet för perioden 2014–2020, om det av kommissionen föreslagna nya finansieringsinstrumentet *Connecting Europe* blir godkänt och infört. Det finns emellertid inga planer på att anvisa stöd till vägprojekt via detta finansieringsinstrument, utan de ska skötas med nationell finansiering. Medlemsstaterna svarar till stor del även för finansieringen av det övergripande nätet.

#### STATSRÅDETS RIKTLINJER OCH CENTRALA ÅTGÄRDER:

54

**Man förbereder sig på att utveckla *TEN-T*-nätets delar till den nivå som kraven förutsätter före utgången av 2030.**

## 10. Konsekvensbedömning

Trafikpolitiken omfattar målsättningsområden som härletts ur den mer omfattande uppsättningen av samhälleliga mål samt infallsvinklar med varierande definitionsnivå och mätbarhet. Referensramen för bedömningen av konsekvenserna och effektiviteten av denna redogörelse utformades genom att kombinera stoff från den trafikvision och de framtidsutmaningar som beskrivs i redogörelsen samt från inhemska och internationella referenser. I anslutning till detta identifierades sex grundläggande målområden: (1) servicenivå, (2) ekonomisk tillväxt, (3) säkerhet, (4) klimat och miljö, (5) likvärdighet samt (6) den offentliga ekonomin, som indelas i mer exakta metodmål och kopplas till riktlinjerna och åtgärdsdelarna i redogörelsen. Då redogörelsens konsekvenser bedömdes, analyserades vilka effekter riktlinjerna medför och hur riktlinjerna med tanke på konsekvenserna främjar uppnåendet av de uppsatta målen. Dessutom bedömdes ifall riktlinjerna har gynnsamma eller negativa konsekvenser som avviker från målsättningarnas riktning.

**Servicenivå.** I redogörelsen fastställs att medborgarnas behov och erfarenheter av servicenivån i fortsättningen utnyttjas allt mer som utgångspunkt för planeringen och beslutsfattandet. Denna linjedragning påverkar innehållet i planeringen, forskningen och utvecklingen avseende trafiken under regeringsperioden. Målet är att försöka nedmontera barriärer mellan förvaltningsområdena, bygga upp aktörsnätverk och föra funktioner åtminstone delvis närmare det lokala planet. Det dröjer länge innan de konkreta resultaten framträder.

Det huvudsakliga målet för det utvecklingsprogram för trafiknätet (bilaga 1) som föreslås för regeringsperioden är att utöka trafikledskapaciteten och förbättra precisionen och kostnadseffektiviteten inom mobilitet och transporter. Dessutom eftersträvas en förbättring av säkerheten, medan miljöeffekterna torde förbli små.

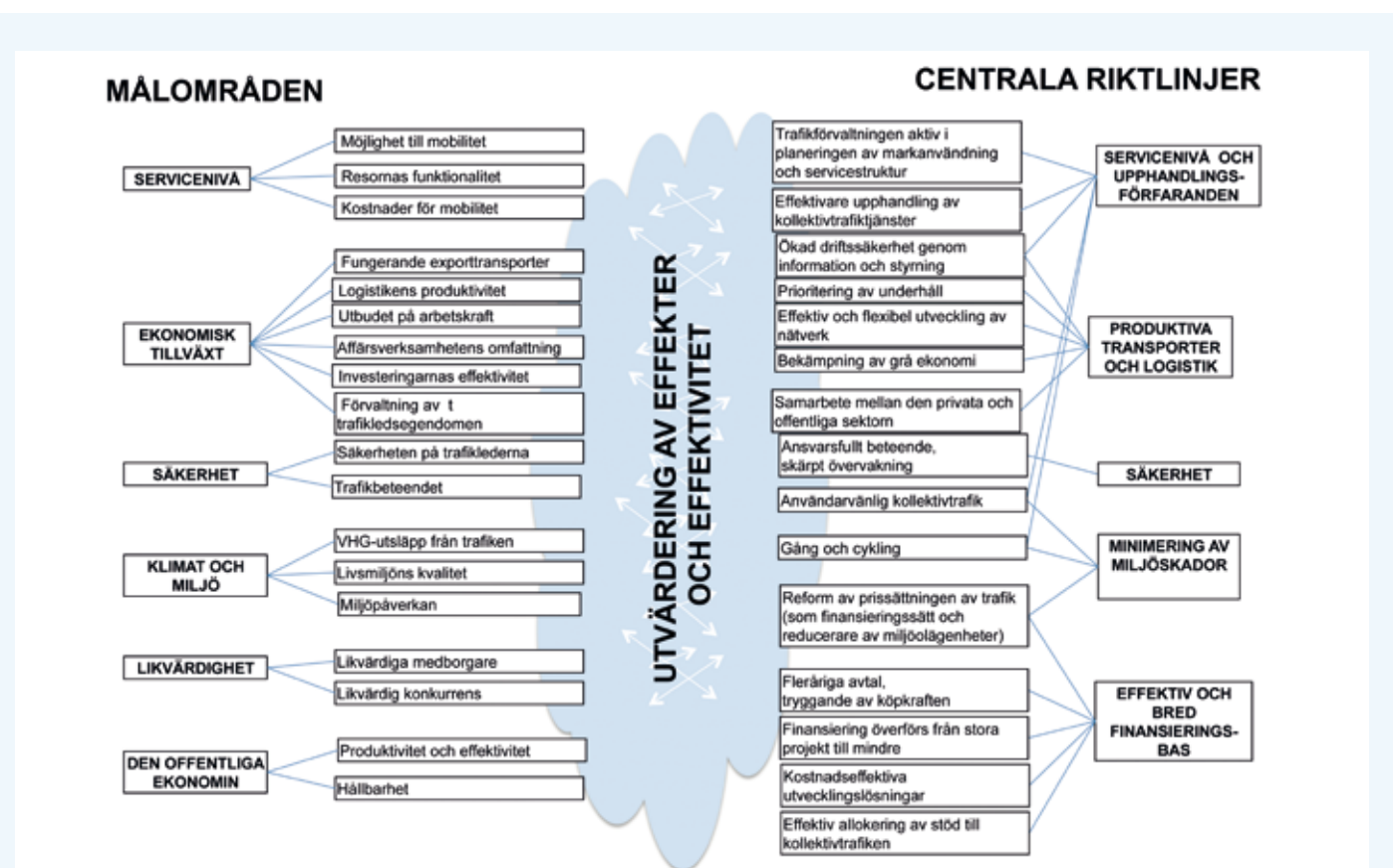
Viktiga servicefaktorer inom persontrafiken är restiden, förutsägbarheten och tillgången på trafikinformation. De

mest betydande effekterna på dessa faktorer fås genom projekt som betjänar de stora trafikvolymerna i Helsingforsregionen (Lv 101, Ring I och E18 Ring III, banavsnittet Helsingfors–Riihimäki och Helsingfors bangård) och som ökar funktionaliteten, punktligheten och säkerheten i trafiken. Särskilt banprojekten har gynnsamma effekter på restiden och dess förutsägbarhet på ett vidsträckt område i Finland, eftersom en stor del av resekedjorna sträcker sig till Helsingforsregionen samtidigt som spårtrafikens funktion i Helsingforsregionen påverkar systemets funktion i hela landet. Huvudvägarnas dagliga trafikerbarhet håller god standard och servicenivån utvecklas med dels stora, dels små investeringar i olika delar av Finland.

Riktlinjen om satsningar på kollektivtrafiken i stadsregionerna och på främjandet av gång och cykling påverkar servicenivån för trafiken i vardagen. Under de närmaste åren fokuserar utvecklingen av kollektivtrafiken på biljett- och informationssystem. Resultaten av betoningen börjar framträda under de kommande regeringsperioderna i form av en utveckling av servicenivån inom spårtrafiken. I kollektivtrafiken mellan städerna blir trafik tjänsterna och deras prissättning mångsidigare samtidigt som basservicenivån tryggas. Störningarna inom järnvägstrafiken minskar, eller åtminstone effektiveras hanteringen av dem. Den ökande enhetligheten i biljett- och informationssystemen förbättrar möjligheterna att hantera systemet som helhet. Å andra sidan ökar avregleringen av konkurrensen antalet aktörer, vilket kan försvåra utvecklingen av enhetligheten. Biltrafikens behov tillgodoses genom att utveckla trafikstyrningen och trafikinformationstjänsterna.

Riktlinjen om att stärka skatternas och avgifternas karaktär som trafikpolitiska styrmedel siktar på att påverka medborgarnas val av fortskaffningssätt. I ljuset av målen för den ändrade prissättningen är det sannolikt att priset på bilåkning kommer att höja hushållens trafikutgifter. Detta kom-





**Figur 4.**  
**Referensramen för bedömning av trafikpolitikens konsekvenser och effektivitet**

mer att ske oavsett de trafikpolitiska riktlinjerna när eftersträvan av balans inom den offentliga ekonomin leder till att stöden till vägtrafiken minskar och skatterna höjs. I detta skede är det svårt att förutse effekternas storlek och deras geografiska allokering.

**Ekonomisk tillväxt.** Förbättringen av huvudledningarnas servicenivå påverkar produktiviteten särskilt inom transportintensiv företagsverksamhet genom att den höjer kvaliteten på en produktionsfaktor (infrastruktur). Finansieringen av vägnätet på lägre nivå och små investeringar minskar, och på dessa områden kan servicenivån ställvis bli sämre. De viktigaste åtgärderna med tanke på den ekonomiska tillväxten är förbättringar i servicenivån som gäller exporttransporter. Strategin som siktar på att bevara servicenivån inom isbrytningen och anskaffningen av isbrytare är viktiga för exporttransporterna.

Syftet med utvecklingsprogrammet för trafiknätet är att förbättra servicenivån för transportkedjor inom utrikeshandeln och långa stamtransporter i Finland på viktiga transportrutter. En god servicenivå på huvudledningarna stödjer den ekonomiska tillväxten och regionernas konkurrenskraft. Punktligheten främjas särskilt genom utvecklingen av väg E18 (Ring III, Fredrikshamn–Vaalimaa, vänteområdet för långtradarna i Vaalimaa), men också av de övriga huvudledsprojekten. Ban- och farledsprojekten (bl.a. havsfarleden i Raumo, banförbindelsen Ylivieska–Idensalmi–Kontiomäki samt triangelbanan i Riihimäki) förbättrar transporter-

nas kostnadseffektivitet.

I stadsregionerna påverkar förbättringen av servicenivån i trafiken tillgängligheten, vilket i sin tur förbättrar tillgången på en annan produktionsfaktor (arbetskraft). Riktlinjen om utveckling av upphandlingen av byggnads-, underhålls-, trafikerings- och trafik tjänster på ett sätt som sporrar till innovationer och produktivitet är gynnsam för näringslivet, såsom även öppnandet av nya affärsmöjligheter inom tjänster för intelligent trafik och i samband med trafikledsinvesteringar. Företagen deltar också i en allt större omfattning i planeringen och finansieringen av trafikinvesteringar i takt med att nya avtalsmodeller av olika slag blir vanligare. När dessa riktlinjer får genomslag, ökar de omsättningen inom näringslivet samtidigt som de förbättrar produktiviteten och ökar det ekonomiska mervärdet. Konsekvensens storlek kan ännu inte uppskattas.

På det hela taget är det gynnsamt för den ekonomiska tillväxten att man genom trafikpolitik eftersträvar en bättre produktivitet genom att allokera relativt sett mer finansiering utgående från behovet, dvs. efterfrågan, till stadsregionerna och det centrala nätet. En förbättrad produktivitet inom den offentliga sektorn minskar trycket att höja skatterna, vilka i regel försvagar förutsättningarna näringsverksamhet. Reformen av skatte- och avgiftssystemet har också konsekvenser för näringslivet. Konsekvensernas karaktär och omfattning beror på detaljerna i förändringen av beskattningen, bland annat på hur skatter och stöd som i dag allokteras till gods-

transporter och arbetskraftens mobilitet behandlas.

Redogörelsens riktlinje om att förskjuta finansieringens tyngdpunkt från stora projekt för utveckling av trafiknäten till ersättande investeringar och små investeringar går i rätt riktning med tanke på den ekonomiska tillväxten. Förändringarna sker långsamt och därför är det viktigt att behovet har identifierats och att man nu skrider till verket.

**Säkerhet.** För att förbättra trafiksäkerheten presenterar redogörelsen riktlinjer som siktar på att förnya styrsystemen inom väg-, sjö- och järnvägstrafiken, vilket ökar säkerheten särskilt inom sjöfarten. De projekt som avser vägnätet höjer trafiksäkerheten på många olika ställen. Riktlinjerna tar också fasta på och ingriper i ansvarslost trafikbeteende och användning av berusningsmedel i trafiken bland annat genom att ta fram nya sätt att effektivisera trafikövervakningen och införa nya förfaranden för övervakning av trafiknykterheten samt genom att främja trafikfostran och vård- och stödåtgärder för personer med alkoholproblem. Den ökade övervakningen och de sänkta hastigheterna kan snabbt minska antalet dödsfall i trafiken. Upplysningsverksamhetens effekter framträder på längre sikt i form av förändringar i attityderna.

**Klimat och miljö.** Ett centralt mål för de riktlinjer om ändring av avgifts- och skatteförfarandena gällande trafiken är att minska mängden växthusgasutsläpp från trafiken. Ändringarna i prissättningen kan samtidigt minska privatbilismen med upp till en femtedel. Den faktiska effekten beror naturligtvis på karaktären av de ändringar som genomförs samt på helheten av skatter och stöd. På kort sikt har en förbättrad energieffektivitet inom de offentliga trafik tjänsterna och i anslutning till objekten för offentlig upphandling (t.ex. materiel) ingen betydande inverkan på växthusgasutsläppen som helhet, men över en längre tidsperiod kan detta sporra till verksamhet av samma slag på ett mer allmänt plan och därigenom få följder som till och med kan vara betydande.

Genom att förbättra energieffektiviteten i trafiken och minska mängden växthusgasutsläpp kan man i många fall samtidigt åstadkomma positiva effekter också vad gäller förekomsten av andra miljölägenheter, såsom buller, trafikmiljöns trivsamhet och luftkvalitet. Inom havstrafiken har reglering av hastigheterna stor potential att minska utsläppen av alla föroreningar. Å andra sidan skulle långsammare sjötransporter kunna medföra utmaningar för effektiviteten inom exportindustrins logistik.

**Likvärdighet.** Redogörelsen tar aktivt upp likvärdigheten i trafiksystemet i anslutning till avsnitten om basservicenivån och tillgängligheten. Å andra sidan innehåller redogörelsen också riktlinjer som är negativa med tanke på jämlikhetsmålen. Jämlikheten mellan landets olika delar upprätthålls genom att trygga fjärrtrafikförbindelserna på grundläggande nivå. Å andra sidan varierar servicenivån inom den regionala kollektivtrafikens i landets olika delar. Riktlinjen om en starkare allokering av finansieringen av kollektivtrafiken till de stora stadsregionerna innebär relativt sett att kollektivtrafikens servicenivå i mindre stadsregioner och i glesbygden försämras. Ytterligare en faktor som påverkar likvärdigheten är hur prissättningen av trafiken förändrar de skatter och

stöd som i dagens läge inriktas på invånare och låginkomsttagare i glesbygden.

**Den offentliga ekonomin.** Redogörelsens riktlinjer för ökad effektivitet tar fasta på de strukturella utmaningar som finansieringen av trafiksektorn tåmpas med. För det första minskar riktlinjerna på trycket att höja de offentliga konsumtionsutgifterna i anskaffningen av transporttjänster, vilket ger bättre förutsättningar att upprätthålla servicenivån inom kollektivtrafiken. En relativt sett större andel av finansieringen av kollektivtrafiken styrs till stadsregioner där effekterna bland annat på mängden användare är störst. För det andra eftersträvas i utvecklingen av trafikledningarnas servicenivå en ökad produktivitet med intensifierat samarbete och bättre planering. På basis av de projekt som ingick i redogörelsen kan man dra den slutsatsen att särskilt då det gäller att utveckla huvudvägarna har nya lösningar en stor potential för effektivitetsökning. Jakten på nya effektivare lösningar fortsätter särskilt under denna regeringsperiod i de planeringsobjekt som identifierats i redogörelsen.

Den tredje strukturella utmaningen utgörs av de ökande utsläppen från trafiken, de tilltagande rusningarna och säkerhetsproblemen samt den växande skullbördan för iståndsättning av trafikledningarna. Redogörelsen innehåller många riktlinjer för att råda bot också på dessa problem, men de effektivaste sätten ser ut att vara att tillämpa skatter och avgifter som trafikpolitiska verktyg. Prissättningen av trafik kan bättre än hittills användas för att på lång sikt styra de nuvarande valen i en hållbarare riktning. Samtidigt inverkar en ny prissättning på den offentliga ekonomins intäkter: höjningen av en skatt eller avgift ökar omedelbart intäkterna från just den skatten eller avgiften, men minskar intäkterna från den övriga beskattningen i motsvarande mån på grund av förändringar i konsumtionen.

Investeringskostnaderna för de trafikledsinvesteringar på över 1,3 miljarder euro som inleds under regeringsperioden inriktas direkt på omsättningen, värdeökningen och arbetskraftsinsatsen hos de företag som väljs att utföra planerings- och byggnadsarbetena. Utöver den direkta effekten skapar investeringar även mellanproduktinsatser i leveranskedjan och ytterligare multiplikativa effekter. På det hela taget ökar de trafikledsinvesteringar som inleds under regeringsperioden omsättningen för en mycket stor grupp företag med cirka 2,6 miljarder euro och ökar efterfrågan på arbetskraft med 15 800 årsverken. Utifrån investeringsobjektens läge tillfaller de starkaste efterfråge- och sysselsättningseffekterna landskapen Nyland (34 procent), Kymmenedalen (20 procent), Egentliga Finland (9 procent) och Södra Karelen (7 procent). Effekterna sprids emellertid ut på stora områden beroende på de entreprenörer som får i uppdrag att genomföra projekten och på deras upphandlingskedjor.

Utfallet av redogörelsens riktlinjer följs upp under regeringsperioden. Vid sidan av utfallet av riktlinjerna följer trafikförvaltningen kontinuerligt upp utvecklingen av trafiksystemets tillstånd. Följande indikatorer och informationskällor för uppföljningen kan ställas upp för måluppsättningen i denna redogörelse.



Tabell 1. Centrala indikatorer för redogörelsens mål

FRÅGOR SOM HAR HÄRLETTS UR TRAFIKVISIONEN (2030)	INDIKATOR FÖR UPPFÖLJNING	KÄLLOR FÖR UPPFÖLJNING
<b>Servicenivå</b>		
• MOTSVARAR TRAFIKSYSTEMETS SERVICEIVÅ MEDBORGARNAS BEHOV?	Medborgarnas tillfredsställelse med trafiksystemet och resekedjorna	Trafikverkets enkät
<b>Ekonomisk tillväxt</b>		
• ERBJUDER TRAFIKSYSTEMET NÄRINGSLIVET FÖRUTSÄTTNINGAR TILL EN GLOBALT KONKURRENSKRAFTIG VERKSAMHET?	Näringslivets tillfredsställelse med trafiksystemet <i>Global Competitiveness Index</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• ranking av Finlands infrastruktur som en del av konkurrenskraften</li></ul>	Trafikverkets enkät <i>World Economic Forum</i>
• KOMPENSERAR FINLANDS LOGISTISKA EFFEKTIVITET FÖR VÅRT GEOGRAFISKA LÄGE?	<i>Logistics Performance Index</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• betyg på kvaliteten av Finlands logistik</li><li>• ranking av Finlands logistik</li></ul>	Världsbanken
• ÄR TRAFIKSYSTEMET DRIFTSÄKERT OCH FÖRUTSEBART?	Uppföljning av trafikledernas skick <ul style="list-style-type: none"><li>• begränsningar i näten på grund av dåligt skick</li></ul> Uppföljning av punktligheten i trafiken <ul style="list-style-type: none"><li>• närtågens punktlighet</li><li>• fjärrtågens punktlighet</li><li>• väntetider för isbrytning</li></ul> Uppföljning av restiderna i huvudvägsnätet	Trafikverket  Trafikverket  Trafikverket
<b>Säkerhet</b>		
• ÄR DET TRYGGT ATT RÖRA SIG I TRAFIKEN?	Farliga situationer inom luft-, sjö- och järnvägstrafiken  Statistiken över olycksfall i vägtrafiken <ul style="list-style-type: none"><li>• antalet dödsfall i vägtrafiken</li><li>• antalet skadade i vägtrafiken</li></ul> Uppföljning av trafikbeteendet <ul style="list-style-type: none"><li>• alkoholfall</li><li>• körhastigheter</li></ul>	Olycksutredningscentralen  Statistikcentralen  Trafikskyddet
<b>Klimat och miljö</b>		
• HAR OLÄGENHETERNA FRÅN TRAFIKEN MINIMERATS?	Utvecklingen av utsläppen och energiförbrukningen i inrikes väg-, järnvägs-, sjö- och lufttrafiken <ul style="list-style-type: none"><li>• mängden CO<sub>2</sub>-utsläpp från trafiken</li></ul>	VTT:s <i>LIPASTO</i> -modell
• ÄR LIVSMILJÖN TRIVSAM OCH REN?	Fordonsregistret <ul style="list-style-type: none"><li>• CO<sub>2</sub>-utsläpp från forstagångs-registrerade person- och paketbilar</li></ul> Utredningar av trafikbuller <ul style="list-style-type: none"><li>• antalet personer som exponeras för buller</li></ul>	Trafiksäkerhetsverket  Miljöministeriet
<b>Likvärdighet</b>		
• HAR VARJE MEDBORGARE MÖJLIGHET TILL EN FUNGERANDE VARDAG?	Medborgarnas tillfredsställelse med trafiksystemet och resekedjorna  Statistiken över prestationerna inom kollektivtrafiken <ul style="list-style-type: none"><li>• utbudet av kollektivtrafik</li><li>• reseersättningar</li></ul>	Trafikverkets enkät  Trafikverket
<b>Den offentliga ekonomin</b>		
• ÄR ANVÄNDNINGEN AV RESURSER EFFEKTIV?	Effektiv användning av resurser <ul style="list-style-type: none"><li>• kostnaderna för trafik i förhållande till nyttan av satsningarna (beskrivs av alla ovan nämnda indikatorer)</li></ul>	Kommunikationsministeriet, expertutlåtande

# 11. Till slut

Den trafikpolitiska redogörelsen har beretts under en period präglad av en ökande osäkerhet gällande den gemensamma europeiska finanspolitikens framtid. Det står klart att det kommer att dröja ett tag innan Europa återhämtar sig från recessionen och att vi har en lång period av långsam tillväxt framför oss. Samtidigt måste regeringen bära ansvaret för den långsiktiga stabiliseringen av ekonomin, vilket förutsätter att statsfinanserna måste stramas åt ytterligare.

I rammanglingen den 22 mars 2012 avtalades om ramarna för statsfinanserna för åren 2013–2016 samt om de trafikprojekt som inleds under ramperioden. Utifrån en granskning av trafiknätets nuläge och önskemålen hos aktörer i regionerna identifierades utvecklingsobjekt som ska åtgärdas i brådskande ordning under de närmaste åren. De sammanlagda kostnaderna för dessa åtgärder är åtta miljarder euro. Under den innevarande regeringsperioden ligger fokus särskilt på genomförandet av projekt som främjar låga emissioner och trafiksäkerhet, och som är viktiga för näringslivet. För att stimulera vår ekonomi måste vi få exporten att dra. Detta utstakar också trafikpolitikens riktning. Alla önskemål kan inte uppfyllas, men en satsning på en miljard euro på trafiklederna under det rådande ekonomiska trycket är ett betydande beslut som stödjer en gynnsam utveckling av ekonomin och sysselsättningen och utvecklandet av regionerna.

Vid sidan av trafikinvesteringar väntade man sig att denna redogörelse även skulle presentera nya metoder för finansiering av trafiksystemet. För att påskynda åtgärdandet av problem i trafiknätet eller öka investeringsvolymen har man hoppats att Infra Ab eller privata placerare skulle komma till undsättning. I den granskning som gjordes i samband med beredningen av den trafikpolitiska redogörelsen konstaterades att det nuvarande förfarandet för budgetfinansiering kan göras flexiblare på ett sådant sätt att det blir lättare att hantera projekten och möjligt att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt genomförande av projekten. Dörren stängdes inte för nya finansieringsarrangemang, men de måste tillämpas parallellt med den normala budgetfinansieringen och på ett sådant sätt att de stöder en effektiv budgetfinansiering.

Den finansiering som beviljas trafiksystemet är alltid en kompromiss mellan samhällets olika krav. Trots de minskande resurserna har man kunnat hålla Finlands trafiknät i ett måttligt skick. Mot slutet av detta decennium torde utgångspunkterna för finansiering av trafiksektorn vara annorlunda än för närvarande. Ett långsiktigt mål för EU:s trafikpolitik är att tillämpa bruksavgifter på alla fordon i hela trafiknätet. I Finland pågår arbetet med att göra upp en långsiktig färdplan för prissättningen av trafiken under ledning av *Jorma Ollila*.

Regeringsprogrammet betonar behovet att koppla trafikpolitiken helhetsbetonat och tväradministrativt till ramarna för utvecklandet av näringslivet, ekonomin, sysselsättningen och regionerna. En bra försöksplattform för detta är det pågående E18-tillväxtkorridorprojektet, där man söker efter ett nytt, värdeskapande sätt att närma sig trafiklösningar. I ett hållbart och användarcentrerat servicesamhälle betraktas infrastruktur, mobilitet och logistik som en tjänst och som en källa till tillväxt, konkurrenskraft och välfärd. Genom detta tänkande omvandlas en trafikled till en flexibel och intelligent plattform, som tillsammans med de tjänster som sammankopplas med den möjliggör innovationer och utveckling av affärsverksamhet, och därigenom stödjer hållbar tillväxt och välfärd i det omgivande samhället. De första stegen på denna väg tas just nu.

På trafikpolitiken har man ställt förväntningar av ett nytt slag som kräver att vi breddar vårt perspektiv. Det räcker inte längre att ärendena granskas separat för varje sektor, utan nu behövs en förbättrad verkningsfullhet inom hela samhällspolitik. I samband med beredningen av redogörelsen identifierades grundläggande utvecklingsbehov inom förfarandena för bedömning av trafikpolitikens – och på ett allmännare plan även samhällspolitikens – effektivitet, och det finns anledning att ta tag i dessa utvecklingsbehov under regeringsperioden. En målmedveten utveckling av förfarandena stöder politikens långsiktighet och målens kontinuitet, samtidigt som den möjliggör en processbaserad inlärning.

Den allt långsammare tillväxten i ekonomin och produktiviteten och det utgiftsryck som den åldrande befolkningen medför förutsätter större effektivitet inom den offentliga sektorn i Finland än tidigare. Statsförvaltningens uppgift är att axla sin del av ansvaret för att samhället fungerar på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt. Produktivitetsökningen sker inte längre genom att arbeta mer, utan genom att göra saker på ett nytt sätt, smartare än tidigare. I förvaltningen behövs mer mod att ifrågasätta de nuvarande verksamheterna och metoderna, och intresse att skapa nya lösningar på problemen, som är alltmer komplicerade och som överskrider gränserna mellan förvaltningsområdena. Förvaltningen har av tradition inte organiserats för att ta fram innovationer, utan för att upprätthålla stabiliteten och de befintliga strukturerna. Det är en krävande, men i inget avseende omöjlig uppgift att ändra på uppdraget. Trafikförvaltningens nya roll som en instans som möjliggör och producerar innovationer förutsätter att man målinriktat utvecklar en verksamhetskultur som frigör den dolda potentialen. Syftet har varit att lyfta fram denna vilja och denna framtid i den föreliggande redogörelsen.



Bilaga 1:  
Utvecklingsprogram för trafiknätet 2012–2015, projektbeskrivningar

#### E18 Fredrikshamn–Vaalimaa, 240 M€ (PPP-projekt, avtalsfullmakt 560 M€)

Vägen mellan Fredrikshamn och Vaalimaa byggs som motorväg på hela sträckan (32 km) norr om den nuvarande vägen. På sträckan byggs fem planskilda anslutningar. Den nuvarande riksvägen kvarstår som parallellväg. Projektet ansluter sig i den västra änden till Fredrikshamns omfartsväg som färdigställs 2014. Därefter är E18 en sammanhängande motorväg i enlighet med EU-målsättningarna, med undantag av Ring III.

Projektet lämpar sig att genomföras som ett livscykelprojekt (Public Private Partnership). De totala kostnaderna för PPP-projektet, som omfattar planering, investering, drift och underhåll samt finansiering, uppgår till 560 miljoner euro, varav investeringskostnaderna enligt prisnivån för den uppskattade realiseringstidpunkten är 240 miljoner euro. Nyttokostnadskvoten är 1,1.

Projektet förbättrar förutsättningarna för näringsverksamheten, handeln och turismen mellan Finland och Ryssland samt trafiksmidigheten och -säkerheten på vägsträckan som belastas stort av den tunga trafiken.

#### E18 vänteområde för långtradartrafiken i Vaalimaa, 25 M€

Vaalimaa är den livligaste gränsövergången för trafiken mellan Finland och Ryssland. För att minska långtradarköerna har vänteområdet för lastbilar vid gränsövergången byggts ut redan tidigare och på riksväg 7 har byggts ett körfält för köande tunga fordon.

Projektet omfattar byggandet av ett vänteområde med plats för 500 lastbilar söder om gränsövergången. På området byggs också ett trafikstyrningssystem, belysning och nödvändiga bastjänster. Vägplanen gör det möjligt att bygga ut området senare med plats för 1 000 långtradarare. Man har planerat att införa en avgift för långtradarare för användning av området.

Tack vare projektet förkortas långtradar- och lastbilsköerna på riksvägen med cirka 15 kilometer och köer förekommer bara sällan. Trängseln minskar och trafiksäkerheten förbättras på riksvägen.

#### Rv 3 Tammerfors–Vasa (Laihela), 20 M€

Etapp I av projektet omfattar anslutningsregleringar mellan riksvägarna 3 och 18 i Laihela.

Åtgärderna i etapp I är en del av att utveckla Rv 3 Tammerfors–Vasa, som också omfattar att bygga en omfartsväg med fyra körfält i Tavastkyro och omfartsvägar vid de mest centrala tätorterna och att bygga nya vägar med mitträcken samt parallellvägar och planskilda anslutningar. Kostnaderna för hela projektet är 185 miljoner euro. Nyttokostnadskvoten är 1,6.

Hela projektet gör det möjligt att utveckla markanvändningen i tätorterna. Genom att skilja åt körriktningarna och bygga planskilda anslutningar förbättras trafiksäkerheten och smidigheten på riksvägssträckan.

#### Rv 5 i S:t Michel, 20 M€

Riksväg 5 byggs om till en väg med fyra körfält mellan Pitkäjärvi och Visulahti. Samtidigt förbättras de planskilda anslutningarna och byggs nya grundvatten- och bullerskydd. Projektet åtgärdar kapacitetsproblemen i trafiken på riksväg 5 på det livligast trafikerade stället i centrum av S:t Michel. Antalet personer som utsätts för buller minskar på avsnittet mellan S:t Michel och Visulahti. Risken för att grundvattenområdet i Pursiala ska förorenas blir mindre.

Projektet utgör en del av utvecklingen av vägsträckan S:t Mickel–Juva på riksväg 5. De totala projektkostnaderna för vägavsnittet är 100 miljoner euro och nyttokostnadskvoten är 2,3.

#### Rv 6 Taavetti–Villmanstrand, 90 M€

Servicenivån höjs på riksväg 6 mellan Taavetti och Villmanstrand. Planerna för vägsträckan utvärderas på nytt för att hitta en kostnadseffektiv, optimal och användarinriktad lösning med hjälp av ett öppet utbyte av idéer i vilket användarna och näringslivet deltar. Målet är att höja servicenivån samt förbättra trafiksäkerheten och smidigheten på hela vägsträckan. I projektet ingår också att minska risken för att de för vattenförsörjningen viktiga grundvattenområdena och -täkterna förorenas (Masku).

#### Rv 8 Åbo–Björneborg, 100 M€

Servicenivån höjs på riksväg 8 mellan Åbo och Björneborg. Planerna för vägsträckan utvärderas på nytt för att hitta en kostnadseffektiv, optimal och användarinriktad lösning med hjälp av ett öppet utbyte av idéer i vilket användarna och näringslivet deltar. Målet är att höja servicenivån samt förbättra trafiksäkerheten och smidigheten på hela vägsträckan. I projektet ingår också att minska risken för att de för vattenförsörjningen viktiga grundvattenområdena och -täkterna förorenas (Masku).

#### Reparation av tjälfarliga och mjuka ställen på huvudbanorna, 85 M€

När det gäller banans stabilitet finns det iståndsättningsbehov på nästan hela bannätet. I detta projekt repareras de mest kritiska platserna, vilka preciseras i planeringen.

Syftet med projektet är att förbättra säkerheten och punktligheten i tågtrafiken samt säkerställa banornas stabilitet med tanke på ras. Den belastning på järnvägsbanken som tågmaterielen enligt den nya europeiska standarden orsakar ökar från nuvarande, och därför har banans stabilitet försvagats så att den underskrider den godtagbara säkerhetsnivån för ras på en del av de mjuka ställena. De banor som finns på mjuka områden repareras bland annat genom att man bygger tryckbankar samt stabiliserar och bygger stålspontväggar bredvid spåret. Genom att förnya underbyggnaden på befintliga banor kan banans stabilitet förbättras och samtidigt avlägsna orsaken till tjälfarligheten i undergrunden.

#### Riihimäki triangelspår, 10 M€

I projektet ingår att bygga ett cirka 1,5 kilometer långt spår från Kouvola mot Tammerfors, s.k. Riihimäki triangelspår, som gör det möjligt för godståg att köra direkt och smidigt mellan de livligaste rangerbangårdarna på bannätet. I detta nu måste tågen ledas till bangården i Riihimäki, eftersom deras färdriktning ändrar. Nyttokostnadskvoten är 1,1.

Projektet minskar mängden tåggrörelser och effektiverar trafiken. När triangelspåret har byggts minskar investeringsbehovet för bangårdarnas del.

#### Förbättring av järnvägsförbindelsen Ylivieska–Idensalmi–Kontiomäki (elektrifiering), 90 M€

I projektet ingår att elektrifiera bansträckan Ylivieska–Idensalmi, bygga ett triangelspår till Idensalmi och att genomföra trafikplatsregleringar som gör trafiken smidigare. Nyttokostnadskvoten är 2,2.

Med projektet kan man öka banans kapacitet så att transporterna av rostad malm från Siilinjärvi och trafiken till och från Talvivaara gruva löper problemfritt. Trafikeringskostnaderna minskar. De största inbesparingarna fås med hjälp av Idensalmi triangelspår och elektrifieringen av bansträckan Idensalmi–Ylivieska, framför allt i fråga om utrikestransporter av industriprodukter. Elektrifieringen av bansträckan Idensalmi–Ylivieska minskar tågtrafikens koldioxidutsläpp.

#### Raumo farled, 20 M€

Projektet omfattar muddringar och tippning av muddermassor samt arbeten med säkerhetsanordningar i anknytning till utmärkning av farleder när den nuvarande 10,0 meter djupa farleden till Raumo fördjupas. I projektet ökas djupet i farleden till 11,0 meter enligt kraven för leddjupgående. Nyttokostnadskvoten är 2,1.

Projektet förbättrar transportekonomin för fjärrexport av papper, råämnestransporter och containertrafik.

#### Lv 101 förbättring av Ring I, statens andel 35 M€

Ring I (Västerleden–Österleden) är den väg inom huvudstadsregionen där trafikstockningarna är värst. På grund av de stora trafikmängderna, 30 000–106 000 fordon/dygn, är trafiken mycket känslig för störningar. På Ring I förekommer dagligen stillastående långa köer och vägen är mycket olycksbenägen.

Förbättringen av Ring I omfattar många olika platser. De mest skyndsamma med tanke på funktionaliteten på Ring I är: byggande av Kummelvägens planskilda anslutning, byggande av tilläggskörfält på Ring I mellan Esbo stads gräns och Vichtisvägen (Lv 120) och byggande av rampregleringar för etapp I av Tavastehusledens (Rv 3) planskilda anslutning. Kostnadsberäkningen för projektet är 50 miljoner euro, varav statens andel är cirka 35 miljoner euro.

I hela projektet för att förbättra Ring I ingår också att bygga Österledens planskilda anslutning, som genomförs senare. Kostnadsberäkningen för hela projektet är 175 miljoner euro.

#### Öka kapaciteten på bansträckan Helsingfors–Riihimäki (Kyrölä–Jokela, Riihimäki), 150 M€

I projektet byggs två tilläggsspår mellan Kyrölä och Jokela och dessutom genomförs spårregleringar som ökar kapaciteten på trafikplatserna.

Hela projektet för att öka kapaciteten mellan Helsingfors och Riihimäki omfattar också att bygga ett spår för godstrafiken mellan Hyvinge och Riihimäki. Dessutom byggs ett tilläggsspår från Kytömaa till Kyrölä och från Purola till Jokela samt ett godstrafikspår i Kervo i riktning med direktbanan mellan Kervo och Lahtis. Kostnadsberäkningen för hela projektet är cirka 350 miljoner euro. Nyttokostnadskvoten är 1,0.

Möjligheterna att utveckla tågutbudet och trafiksmidigheten i störningssituationer förbättras. Det regelbundna tågutbudet i närtrafiken kan utökas till fyra tågpar per timme mellan Helsingfors och Riihimäki.

#### E18 utveckling av Ring III (Flygstationsvägens planskilda anslutning och förbättring av avsnittet Lahtisvägen–Borgåleden), statens andel 110 M€

Markanvändningen ökar kraftigt invid Ring III och de trafikljusstyrda plananslutningarna stockas svårt på morgonen och eftermiddagen. De planskilda anslutningarnas korta påfarter och avfarter begränsar en smidig påfart till och avfart från Ring III. Busshållplatsernas för korta accelerationskörfält stör trafiksmidigheten.

I de åtgärder som i första hand ska genomföras inom projektet ingår förbättringen av sträckan mellan Lahtisvägen (Rv 4) och Borgåleden (Rv 7). Mellan Lahtisvägen och Håkansböle planskilda anslutning byggs ett tredje körfält i båda riktningarna och i Borgåledens anslutning byggs nya ramper så att vänstersvängningar och trafikljus försvinner från Ring III. Flygstationsvägens planskilda anslutning på Ring III förbättras med hjälp av ytterligare ramper. Den trafikljusstyrda plankorsningen mellan Flygstationsvägens och Dickursbyvägen ersätts med en planskild anslutning. Bussramper och hållplatser förbättras. Mellan Ring III och Borgå byggs ett trafikledningssystem. Kostnadsberäkningen för åtgärderna är 150 miljoner euro, varav statens andel är cirka 110 miljoner euro. Projektet förbättrar betydligt kapaciteten på vägen, smidigheten i rusningstrafik och funktionssäkerheten.

Av förbättringsåtgärderna på Ring III vidtas ramp- och kollektivtrafikregleringarna i de planskilda anslutningarna samt bullerskydden mellan Gammelgård och Flygstationsvägen i ett senare skede. Kostnadsberäkningen för hela projektet är 290 miljoner euro. Nyttokostnadskvoten är 2,5.

#### Råvirkesterminaler, 40 M€

I projektet görs små investeringar i de nuvarande lastningsställena för råvirke (20 st). Dessutom byggs terminaler i Kemijärvi, Parkano, Seinäjoki och Pieksämäki medan terminalen i Kontiomäki utvidgas och spåret till terminalen i Kitee förlängs.

Projektet är en del av utvecklingen av bioenergi- och råvirkestransporter, där man utöver att utveckla råvirkesterminalerna också förbättrar tjälskadade platser och svaga broar på vägtransportrutterna. Kostnadsberäkningen för hela projektet är 120 miljoner euro.



### Rv 22 Uleåborg–Kajana, 45 M€

Riksväg 22 förbättras i Uleåborg mellan Joutsentie och Iinatti till en väg med fyra körfält och Iinatti planskilda anslutning kompletteras med nya ramper och dessutom förbättras anslutningarna Poikkimaantie, Oulunlahdentie, Heikkilänkangas och Madekoski. Riksvägen breddas på sträckorna Utajärvi–Vaala och Vaala–Paltamo. I Pikkarala, Hyrkkää och Kivesvaara byggs omkörningsfält. Dessutom genomförs regleringar av anslutnings- samt gång- och cykeltrafik i Uleåborg, Muhos, Utajärvi, Vaala och Paltamo och i Vaala byggs grundvattenskydd.

Smidigheten för biltrafiken förbättras framför allt inom Uleåborgs stadsregion och bibehålls på andra livligt trafikerade sträckor på åtminstone nuvarande nivå trots att trafiken ökar. Trafiksäkerheten förbättras på riksvägen och i anslutningarna.

### Rv 4 Rovaniemi, 25 M€

I projektet förlängs sträckan med dubbla körbanor ända till Oijustie samt byggs planskilda anslutningar, bullerskydd och regleringar av gång- och cykeltrafik vid Oijustie och Vierustie.

Projektet är en del av att utveckla Rv 4 i Rovaniemi. I hela projektet finns planer på att förlänga riksvägssträckan med fyra körfält söderut och ändra anslutningarna på hela sträckan till planskilda anslutningar. Kostnadsberäkningen för hela projektet är 60 miljoner euro. Nyttokostnadskvoten är 1,4.

Säkerheten och smidigheten på riksvägen och gatunätet som ansluter sig till den förbättras.

### MBT-projekthelheter inom stadsregioner (statens andel 30 M€, kommunernas 30 M€)

Det ursprungliga syftet med förfarandet med avsiktsförklaringar i fråga om markanvändning, boende och trafik (*MBT*) är att skapa en enhetlig, fungerande och konkurrenskraftig stadsregion. Det är ytterst viktigt att rikta åtgärder som stöder främjandet av en hållbar samhällsstruktur till områden där förändringarna har största effekt. I programmet ingår små åtgärder för att sammanjämka markanvändningen och trafiken. Man kommer överens om åtgärderna i de *MBT*-avsiktsförklaringar som ingås med de fyra stora stadsregionerna.

Finansieringen uppgår till totalt 60 miljoner euro, som fördelas på följande sätt: Helsingforsregionen 30 miljoner euro samt Åbo-, Tammerfors- och Uleåborgsregionerna 10 miljoner euro var. Statens andel är 50 procent och kommunerna förbinder sig till att vidta åtgärderna med en motsvarande andel, liksom också att delta i andra lösningar som man kommit överens om för markanvändningens och boendets del. Statens andel finansieras med medel som reserverats för bastrafikledsdshållningen.

### Förnyande av styrsystem för väg-, sjö- och järnvägstrafik, 90 M€

Styrningen av Finlands väg-, sjö- och järnvägstrafik fungerar 24/7 och sker huvudsakligen med hjälp av tekniska system. I fråga om att utveckla vägtrafiken poängteras hanteringen av störningar och vägtrafiken som helhet, inom sjötrafiken säkerheten och informationsutbytet mellan olika parter och inom järnvägstrafiken punktligheten och effektiveringen av styrverksamheten.

Projektet för att förnya styrsystemen består av datasystemprojekt för att utveckla styrsystemen inom väg-, sjö- och järnvägstrafiken samt av upphandling av anordningar och tjänster. Projektet måste genomföras som en helhet, men kan göras i etapper. Projektet gör det möjligt att utnyttja trafiknätet effektivare och att erbjuda bättre informationstjänster i samarbete med andra aktörer.

Kostnadsberäkningen för projektet är 90 miljoner euro, varav järnvägstrafikens andel är 31 miljoner euro, vägtrafikens 30 miljoner euro och sjötrafikens 29 miljoner euro.

### Funktionell förbättring av Helsingfors bangård, 100 M€

I projektet ingår att skaffa ett nytt ställverk och att implementera ETCS-systemet. Ställverket har inte ännu nått slutet på sin livscykel, men arbetet med att förnya det tar cirka tio år och måste påbörjas inom de närmaste åren. Med åtgärderna minskas störningar i tågtrafiken inom Helsingfors.

### Utveckling av gruvförbindelserna och näringspolitiskt viktiga projekt

Om projekten fattas separata beslut.

### Dubbelspår mellan Luumäki och Imatra och förbättring av förbindelsen från Imatra till ryska gränsen (kostnadsberäkning 380 M€), planering, 10 M€

Järnvägstransporterna från Ryssland till Finland går numera huvudsakligen genom Vainikkala. Det finns planer på att öppna ett nytt internationellt gränsövergångsställe i Imatra och att utveckla gränsövergångsstället i Imatra också för andra transporter än råvirke. Tyngdpunkten för trafiken från Ryssland till Finland skulle flyttas från Vainikkala till Imatra.

På banavsnittet Luumäki–Imatra krävs det betydande förbättringsåtgärder för att trafiken ska löpa smidigt då trafikmängden ökar. Det mest effektiva sättet att öka kapaciteten på banavsnittet är att göra det dubbelspårigt. Också förbindelsen från Imatra till ryska gränsen behöver förbättras.

Planeringen av dubbelspåret mellan Luumäki och Imatra och förbättringen av järnvägsförbindelsen mellan Imatra och den ryska gränsen beräknas uppgå till 10 miljoner euro.

### Bilaga 2: Utvecklingsprogram för trafiknätet 2016–2022, planeringsprojekt

## Under 2016–2022 förbinder man sig att genomföra följande spetsprojekt (ca 1 300 M€)

- |   |        |
|---|--------|
| • Centrumslingan, Helsingfors   | 750 M€ |
| • Helsingfors–Riihimäki -förbättring av servicenivån på bansträckan, etapp 2                | 200 M€ |
| • Luumäki–Imatra, dubbelspår och förbättring av förbindelsen från Imatra till ryska gränsen | 380 M€ |

För de övriga projektens del är förteckningen för åren 2016–2022 till sin karaktär ett program som styr planeringen. I programmet beskrivs viktiga projekt som förutsätts för att utveckla trafiknätet. Man främjar planeringsberedskapen för dessa projekt, och i den fortsatta planeringen utvärderar man alternativa lösningar och utnyttjandet av mångsidiga metoder. Programmets karaktär gör det också möjligt att reagera snabbt på till exempel nya näringspolitiskt viktiga projekt och nya poängteringar. Kostnadsprognosen för att genomföra projekten i planeringsprogrammet uppgår till sammanlagt cirka 2,2 miljarder euro.

Bland projekten i 10-årsprogrammet finns också etapp 3 av projektet Nyslott centrum, som man beslutade skjuta fram i samband med budgetmanglingen 22.3.2012. Planerna för projektet är färdiga med tanke på genomförandet.

## Övriga projekt i planeringsprogrammet (ca 2 200 M€)

### Förbättring av centrala huvudleder (väg, järnväg, sjö) (900 M€)

- Rv 3 Tammerfors–Vasa
- Rv 4 Jyväskylä–Uleåborg
- Rv 4 Uleåborg–Kemi
- Rv 5 S:t Michel–Juva
- Rv 9 Tammerfors–Orivesi
- Rv 12 Lahtis södra ringväg
- Rv 12 Lahtis–Kouvola
- Förbättring av servicenivån på bansträckan Kouvola–Kotka/Fredrikshamn
- Förbättring av bangårdar
- Karleby farled

### Helsingforsregionens trafiksystem (700 M€)

- Helsingforsregionens trafiksystem (700 M€)
- Lv 101, förbättring av Ring I
- E18, utveckling av Ring III
- Små kostnadseffektiva projekt inom metropolområdet (KUHA)
- Metroprojekt inom huvudstadsregionen (statens andel 30 %)
- Esbo stadsbana

### Förbättring av det övriga huvudvägnätet och bannätet (200 M€)

- Säkerställa bioenergi- och råvirkestransporter
- Elektrifiering av bansträckan Hyvinge–Hangö
- Förbättring av det övriga huvudvägnätet (objekten preciseras)
- Förbättring av det övriga bannätet (objekten preciseras)

### Projekt inom andra stadsregioner (300 M€)

- Tammerfors och Åbo spårvägs- och närtågstrafik (statens andel 30–50 %)
- *MBT*-projekthelheter inom stadsregioner (statens andel 50 %)
- Övriga projekt inom stadsregioner (objekten preciseras)

### Trafikstyrningsinvesteringar (100 M€)



# Kompletterande material



## Riksdagens skrivelse 17/2012 rd

1. Under ramperioden måste det avsättas mer finansiella resurser för bastrafikledshållning om läget i statsfinanserna tillåter det. Fokus bör särskilt ligga på små projekt för trafikflyt och trafiksäkerhet. På lång sikt måste extra finansiering sättas in för bastrafikledshållning, så att trafikinätet kan hållas i tillräckligt bra skick och förbättras där det behövs och så att eftersattheten i fråga om reparationer av de allt äldre trafiklederna de facto kan minskas.
2. Tillsammans med kommuner och väglag måste det tas fram en övergripande lösning på frågan om finansieringen av och lagstiftningen om underhåll och utveckling av det sekundära vägnätet och enskilda vägar, så att bättre finansiella resurser garanteras för det sekundära vägnätet och enskilda vägar och så att de olika aktörernas ansvar tydliggörs.
3. Konkurrenskraften i vårt näringsliv måste förbättras i relation till konkurrerande länder genom att logistikkostnaderna sänks. Framför allt bör möjligheten att införa ett system för återbäring av förhöjd dieselskatt till yrkesmässig trafik utredas.
4. Den potential som finns i den ekonomiska tillväxten i Ryssland måste lyftas fram tydligare i den nationella trafikpolitiken och bör synas bättre i ståndpunktsformuleringen i anknytning till beslutsfattandet i EU.
5. Trafik- och transportsektorn måste nå de mål som ställts för Finland i fråga om reduktion av utsläppen från trafiken bl.a. genom att användning och utveckling av ny fordonsteknik och hållbara biodrivmedel främjas. Dessutom bör användningen av hybrid- och elbilar främjas t.ex. genom bättre infrastruktur för laddning och satsningar på inhemska innovationer och produktutveckling.
6. Den nationella intressebevakningen i beredningen av trafikpolitiska beslut som är viktiga för vårt land måste effektiviseras och skärpas tillsammans med berörda intresseorganisationer, både i EU och internationellt inom forum med beslutanderätt.





## E18-tillväxtkorridoren Forsby–Vaalimaa

**Kan utvecklingsprojektet för denna väg ge konkret och direkt nytta för företagen och kommunerna i projektets verkningsområde och för hela landskapet och på ett hållbart sätt förbättra förutsättningarna för konkurrenskraft, ekonomisk tillväxt och en fungerande vardag för regionens invånare?**

### Nuläge och utmaningar

Avsnittet Forsby–Vaalimaa valdes som målområde för pilotprojektet på grund av dess stora potential. Det östligaste avsnittet av motorvägen planeras fortfarande och byggnad av avsnittet mellan Forsby och Kotka har inletts nyligen. Persontrafiken från Ryssland växer kraftigt redan i dagens läge. Rysslands framtida WTO-medlemskap och den eventuella visumfriheten mellan Ryssland och EU påskyndar trafiktillväxten ytterligare. Motorvägen, den stora kundpotentialen, konceptet grön motorväg och smart trafik samt hamnförbindelserna erbjuder företagen och kommunerna en attraktiv verksamhetsmiljö med exceptionellt många utvecklingsmöjligheter. E 18-vägorridoren har goda förutsättningar att utvecklas till en viktig, betjänande och smidig trafikkorridor mellan EU och Ryssland.

### Pilotprojekt

Pilotprojektet genomfördes som en omfattande och tvärdministrativ process tillsammans med regionens landskapsförbund, kommuner och näringsliv. I denna process utfördes arbetet i smågrupper och workshoppar med cirka 100 deltagare. NTM-centralen i Sydöstra Finland ansvarade för den praktiska ledningen av pilotprojektet och styrgruppen omfattade företrädare för Kommunikationsministeriet, Arbets- och näringsministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, NTM-centralen i Nyland, Kymmenedalens förbund och kommunerna. Inom ramen för projektet definierades principerna för hållbar samordning av markanvändningen, boendet, trafiken, servicestrukturen och näringslivets verksamhetsförutsättningar, gjordes ett utkast om parternas gemensamma syn på utvecklingen av tillväxtkorridoren på målområdet samt antecknades parternas gemensamma viljeförklaring om främjandet av projektet och de fortsatta åtgärderna. Förfarandet förutsätter inte ytterligare investeringar av staten jämfört med den rådande situationen, utan principen om att den som drar nytta betalar tillämpas på nya behov. Den gamla vägens nya roll som en viktig del av tillväxtkorridoren som möjliggör olika funktioner har identifierats, vilket ska beaktas i större utsträckning i fortsättningen.

En marknadsföringsvideo om tillväxtkorridoren har publicerats och konceptet presenteras även på internationella forum. Dessutom ansöker man om finansiering för att främja projektet bl.a. från EU:s transport- och logistikpartnerskapsprogram inom den nordliga dimensionen.



### Centrala resultat

E18-vägens potential att utvecklas till en tillväxtkorridor på målområdet och på ett allmänt plan till en intressant och viktig transportkorridor mellan EU och Ryssland har identifierats. Utnyttjande av lösningar för intelligent trafik i E18-tillväxtkorridoren ger finländska företag som verkar inom informations- och kommunikationsteknikbranschen möjlighet att genomföra avancerade tjänster för intelligent trafik och marknadsföra sin kompetens. Den ekologiska aspekten medför utvecklingsmöjligheter för nya affärsverksamheter i korridoren samt element som hänför sig till ekoeffektivitet och hållbar användning av naturresurser. I idealsituationen producerar korridoren den energi som den behöver av förnybara energikällor; vind, sol och markvärme. De regionala aktörerna har godkänt en gemensam viljeförklaring om projektets mål och det fortsatta arbetet. Regionens näringsliv, kommuner och landskapsförbundet fortsätter att planera och genomföra tillväxtkorridorprojektet tillsammans med NTM-centralerna och Trafikverket.

### Slutsatser och fortsatta åtgärder

Pilotprojektet ledde till ett innovativt och nytt verksamhetssätt där trafikförvaltningen, tillsammans med övriga förvaltningsområden och regionala aktörer, på ett effektivare sätt än tidigare kan ge näringslivet, kommunerna och regionerna möjlighet till konkurrenskraft, tillväxt och utveckling. I fortsättningen bör man överväga att använda detta verksamhetssätt allmänt vid planeringen och genomförandet av viktiga trafiklösningar.

Det täta och lyckade samarbetet mellan NTM-centralens tre olika ansvarsområden, som hade en beställarroll i pilotprojektet, visar att NTM-centralerna har goda förutsättningar att inta en allt mångsidigare och starkare roll som förenare av olika förvaltningsgrenar och som regional utvecklare. Utvecklingen av E18-trafikkorridoren till en viktig tillväxtkorridor mellan EU och Ryssland medför nya internationella affärsverksamheter och arbetsplatser till Finland.

### Statsrådets riktlinjer

Ett E18-tillväxtkorridorprojekt (Oslo–Stockholm–Åbo–Helsingfors–S:t Petersburg) mellan flera olika länder inleds. Målet är att genom ett nydanande samarbete mellan den offentliga sektorn och näringslivet på ett effektivare sätt än i dag skapa möjligheter för tjänster och affärsverksamhet som stöder korridorområdets tillväxt och utveckling.

Samarbetet mellan NTM-centralernas olika ansvarsområden stärks och kompetensen tillvaratas i syfte att göra det möjligt att effektivare utnyttja NTM-centralernas roll som regionala övergripande experter i frågor som gäller näringslivet, trafiken och miljön.



## Kostnadseffektivare utveckling av riksväg 12 på vägnavsnittet Lahtis–Kouvola

**Är det möjligt att för denna förbindelsesträcka hitta en mer kostnadseffektiv, genomförbar och användarorienterad utvecklingslösning som ökar smidigheten och säkerheten i trafiken i tillräckligt stor omfattning?**

### Nuläge och utmaningar

Om nuläget på vägnavsnittet fortsätter kommer den ökade trafiken att leda till fler allvarliga trafikolyckor och dödsfall, ökad rusning och till att näringslivets transporter förflyttas till andra rutter. Under åren 2007–2011 inträffade på denna sträcka 50 olyckor med personskador, av vilka sex ledde till ett dödsfall och 44 till skador. Trafikvolymen på förbindelsesträckan väntas stiga med 40–60 % fram till år 2040, med variation på de olika avsnitten av sträckan. Genom att förbättra kollektivtrafiken (tåg, buss) kan man minska personbilstrafiken med högst 5 %, men detta förbättrar inte avsevärt den nuvarande situationen på riksvägen.

Kostnaderna i den nuvarande utvecklingsplanen, som är nästan på motorvägsnivå, är så stora (176 miljoner euro), att det inte finns utsikter för att finansiera genomförandet av planen. De långsiktiga utvecklingslösningarna ansågs vara överdimensionerade i förhållande till behoven, och följaktligen föreslog Nastola, Itis och Kouvola samt Kymmenedalens förbund att man ser över planen för att påskynda genomförandet av projektet.

### Pilotprojekt

Pilotprojektet leds av NTM-centralen i Sydöstra Finland. Styrgruppen för projektet består av företrädare för Trafikverket, NTM-centralen i Nyland, de berörda kommunerna och Kymmenedalens förbund samt konsulter. En ny idéplan för vägen gjordes i ett omfattande samarbete, där projektet delades in i mindre delar och varje avsnitt granskades separat. De problem och utvecklingsbehov som användarna upplever utredes med enkäter till de olika användargrupperna, med betoning på aktörer inom näringslivet och transportbranschen samt kommunerna i regionen. Lösningen på problemen på denna förbindelsesträcka granskades även ur regionstrukturens och trafiksystemets perspektiv, och man bedömde även möjligheterna att förbättra tågtrafiken och den övriga kollektivtrafiken.



### Centrala resultat

Fyra alternativa lösningar framlades för projektet, och man kalkylerade nyttokostnadskvoter (N/K) och bedömde effekterna av de olika alternativen. Effekterna granskades ur följande perspektiv: smidigheten och säkerheten i trafiken, kostnadseffektiviteten, miljön och regionstrukturen. Dessutom beaktades resultatet av användarenkäterna. Det mest optimala resultatet nås med den lösning som kostar 96 miljoner euro, där nyttokostnadskvoten är 2,8. Med denna lösning kan 75 % av de eftersträlvade effekterna nås. Nyttokostnadskvoten var 2,2 i planeringslösningen på 176 miljoner euro i den ursprungliga målbilden.

Kostnadsbesparingar påverkas avsevärt av att man lämnar bort dyra planskilda anslutningar samt förkortar de tidigare planerade avsnitten med 2+2 körfält och ändrar dem till omkörningsfält. Genom att utnyttja den nuvarande vägen effektivare förkortas den nya väglinje som ska dras. De vägnavsnitt som är i sämst skick vid den tätaste bebyggelsen vid vägen och vid tätorten Kausala kringgås med nödvändiga nya väglinjer. I den nya lösningen har vägen mellan Lahtis och Nastola 2 + 2 körfält och en väg med omkörningsfält och mitträcke på övriga avsnitt.

### Slutsatser och fortsatta åtgärder

Genom en gemensam idéplanering kunde projektets budget halveras; alla väsentliga problem lösas och projektets kostnadseffektivitet förbättras avsevärt. Det är mer sannolikt att ett projekt som är hälften förmanligare genomförs, och därför uppnås de fördelar som projektet ger samhället och näringslivet betydligt tidigare än de fördelar som den tidigare planeringslösningen hade gett. I fortsättningen är det viktigt att tillämpa ett motsvarande förfarandesätt i övriga projekt som gäller vägnavsnitt på riksvägarna. Genom att granska förbindelserna ur användarnas perspektiv och som mindre delar av en helhet, kan man bättre identifiera problemen och välja de nyttigaste och effektivaste lösningarna. På så sätt kan man göra fler förbättrings- och investeringsprojekt på riksomfattande nivå till samma pris, samtidigt som åtgärdernas genomslagskraft ökar.

### Statsrådets riktlinjer

De närmaste årens utvecklingslösningar för projekt som gäller förbindelsesträckor omvärderas för att hitta en mer kostnadseffektiv och användarorienterad lösning samt för att dimensionera åtgärderna.






## Nya koncept för persontransporttjänster som upphandlas med offentliga medel

Hur kan de persontransporter som samhället finansierar ordnas på ett mer samordnat och effektivt sätt än i dag och så att servicenivån samtidigt förbättras?

### Nuläge och utmaningar

Samhället betalade cirka 650 miljoner euro i ersättningar för specialtransporter under år 2010 och kostnaderna stiger årligen med 8–10 %. Det årliga ersättningsbeloppet väntas stiga till knappt 1,4 miljarder euro i dagens valuta fram till år 2030 om inga effektiviseringsåtgärder vidtas. Orsaker till de ökade kostnaderna är att befolkningen åldras, att de kommunala tjänsterna centraliseras, att de allmänna transportkostnaderna blivit högre och att samordningen och upphandlingen av transporter är bristande. Transporttjänster köps av olika kommunala och statliga myndigheter enligt regler som grundar sig på lagarna om socialvård, handikappservice, utvecklingsstörning, grundläggande undervisning och sjukförsäkring. Endast en del av persontransporttjänsterna utförs genom att dra nytta av de kollektivtrafiktjänster som stöds av kommunerna och som är öppna för allmänheten. Samarbetet mellan aktörerna är inte tillräckligt, till följd av bl.a. begränsningar i lagstiftningen och administrativa gränshinder.

### Pilotprojekt

I pilotprojektet granskades Kouvolas som typobjekt. Staden har cirka 90 000 invånare och grundades utifrån sex kommuner år 2009. Projektets styrgrupp omfattade representanter för Kommunikationsministeriet, Social- och hälsovårdsministeriet, Kouvolas stad, NTM-centralerna, Trafikverket och Kommunförbundet. De utredningar över ämnesområdet som har gjorts tidigare har utnyttjats i arbetet. Kouvola började utveckla ett transportsystem för persontrafiken inom ramen för stadens nya utvecklingsprojekt för ekonomi och produktivitet. Systemet har utvecklats genom att stärka samarbetet mellan de olika kommunala förvaltningarna och öka den öppna kollektivtrafikens andel genom att ta i bruk anropsstyrda kollektivtrafiktjänster. Målet är att höja kollektivtrafikens andel av transporterna, öka kostnadseffektiviteten i transportsystemet samt förbättra tjänsterna för äldre och rörelsehindrade personer.



Lagstiftning  
Samarbete  
Teknik  
Finansiering

### Centrala resultat

I fortsättningen ska persontransporterna planeras enligt de ekonomiska regionerna i samarbete mellan alla parter och genom att utveckla kompatibla elektroniska betalnings- och faktureringsystem. De föräldrade hinder och tolkningar som artificiellt förhindrar effektiviseringen av persontransporter ska avlägsnas från lagstiftningen, t.ex. vad gäller arbetsfördelningen mellan taxi och buss. Stödsystemet för persontransporter som upphandlas med offentliga medel ska granskas i sin helhet på så sätt att det styr branschen mot servicelösningar som är ekonomiska, rationella och bra för passagerarna.

### Slutsatser och fortsatta åtgärder

I framtiden ska de lagstadgade persontransporterna planeras och utföras ännu effektivare än i dag som en del av alla persontrafiktransporter; i annat fall ökar kostnaderna okontrollerat. Genom att effektivisera och rationalisera anskaffningen och planeringen av transporttjänster bedöms det att ersättningsbeloppet stiger till endast cirka 900 miljoner euro i stället för 1,4 miljarder euro fram till år 2030. Sparpotentialen är alltså nästan 500 miljoner euro per år för år 2030.

### Statsrådets riktlinjer

Persontransporter som ordnas med offentliga medel, som t.ex. elevtransporter inom den grundläggande utbildningen, social- och hälsovårdens transporter, transporter som ersätts av FPA och den kollektivtrafik som upphandlas av trafikförvaltningen ska slås samman och ordnas inom ramen för mer flexibla och ekonomiska servicehelheter än i dag, och tack vare detta kan trafikservicen tryggas även i glesbygderna.

Trafikpolitiska redogörelsen 2012/Pilotprojekt  
Närmare uppgifter: Irja Vesänen-Nikitin, Kommunikationsministeriet, tfn 040 544 9673  
Hannu Koverola, Kouvolas stad, tfn 0206 158 129




## Centrala faktorer för servicenivån på landsbygdstransporter och behoven av att förbättra trafiknätet

Vilka är de viktigaste faktorerna för servicenivån på landsbygdstransporter och hur kan man trygga denna servicenivå så kostnadseffektivt som möjligt? Vilka är utvecklingsbehoven för trafiknätet ur landsbygdsnärings- och skogsbrukets, servicens, företagens och den lokala logistikens synvinklar?

### Nuläge och utmaningar

Det vägnät som staten och privata aktörer äger och underhåller är den viktigaste trafikleden för landsbygdstransporter. I och med att trafiken minskar kan man inte längre ställa upp samma effektivitetsmål för underhållet av nätet som för mer trafikintensiva leder. Grusvägnätets skick är viktigt för såväl landsbygdsnärings- som för jord- och skogsbruket och turismen. Servicenivån på det glest trafikerade nätet tillfredsställer inte användarna.

### Pilotprojekt

NTM-centralerna i Mellersta Finland och Norra Savolax gjorde tillsammans med Trafikverket en bedömning av de faktorer som inverkar på servicenivån på landsbygdstransporter och särskilt av utvecklingsobjekten i landsbygdens vägnät. I bedömningen utnyttjade de sina samarbetsnätverk, enkätresultaten om trafikanternas nöjdhet, behoven hos trafikanterna samt responssystemet.

### Centrala resultat

Vid granskningen fokuserade man på de tre viktigaste kundgrupperna för att dimensionera de åtgärder som ska vidtas och användas som utgångspunkt för att fastställa servicenivån: råvaruförsörjningen i skogsindustrin och energiindustrin, primärproduktionen i jordbruket samt de fast bosatta invånarna och deras behov av att kunna röra sig regelbundet. Klassificeringen av och kvalitetskriterierna för glest trafikerade vägnät ska fastställas i samarbete med kunderna, genom att beakta de tidsbundna och lokala variationerna. Trafik- och miljöaspekter bör inkluderas i NTM-centralernas rådgivning till näringsidkare och i centralernas tillståndsprövning.

Menföret på våren särskilt i norra, östra och mellersta Finland orsakar brister i servicenivån på grusvägarna. Problemet på det glest trafikerade asfalterade vägnätet är att vägarbarkraft försämras och att beläggningen skadas, vilket försvårar vägunderhållet särskilt på vintern. Att det är svårt att underhålla vägarna på vintern orsakar trafikeringsproblem på vissa avsnitt och osäkerhet i transporterna. Reparationen av grusvägarna, som är viktig för landsbygdstransporterna, förutsätter en extra finansiering på cirka 15 miljoner per år. En utvidgning av det kundorienterade selektiva underhållet förutsätter en årlig extra finansiering på minst 10 miljoner euro.

### Slutsatser och fortsatta åtgärder

I underhållet av vägnätet på landsbygden beaktas redan nu de olika användargruppernas behov relativt väl vad gäller tid och plats för åtgärderna. Till exempel samarbetet med skogssektorn är kontinuerligt och vid planeringen av var och när insatser behövs beaktas de rutten som är viktiga för virkestransporterna och den årliga variationen i virkestransporterna. Även turistföretagens trafiktoppar beaktas, liksom de olika behoven inom jordbruket. Trots detta är situationen inte helt tillfredsställande. Åtgärder som strävar efter att trygga den dagliga trafikerbarheten kan effektiviseras ytterligare bl.a. med hjälp av geografiska informationssystem och genom att ge online-information till användarna om t.ex. ruttena och tidpunkterna för plogning.

I enlighet med den trafikpolitiska redogörelsen kommer statens och de privata aktörernas ansvar att tydliggöras, stödsystemen och principerna för olika enskilda vägar att klargöras och likaså kommer lagstiftningen att uppdateras. På så sätt kan man även vid utdelningen av statligt stöd till enskilda vägar bättre tillgodose de behov som hänför sig dels till boende på landsbygden, dels till näringslivet.



Trafikpolitiska redogörelsen 2012/Pilotprojekt  
Närmare uppgifter: Riitta Viren, Kommunikationsministeriet, tfn 040 528 5585





## Nationella projektet MBTSN+M vid stationsområdet i Lahtis

Är det möjligt att fördjupa samarbetet mellan kommunen, statskoncernen och den privata sektorn inom stadsplanering, dess genomförande och finansiering i avsikt att nå en totalekonomisk och hållbar lösning som stärker stadens livskraft och samtidigt svarar mot statens strategiska mål?

### Nuläge och utmaningar

Stationsområdet hör till Lahtis stads viktigaste tillväxt- och utvecklingsobjekt. Marken på området ägs av flera olika instanser av vilka fem hör till statskoncernen. De viktigaste markägarna är statskoncernen (Trafikverket, VR AB, Senatfastigheter), Renor Oy, KOy Lahden Mannerheiminkatu 13/ Pasi Tinnilä, KOy HTC Aeros c/o Nordisk Renting och Lahtis stad. Statskoncernen har i egenskap av största markägare en central ställning i utvecklingen av området också med tanke på trafikarrangemangen. Järnvägen och den anslutna godsbangården samt Riksväg 12 delar stationsområdet och Lahtis stadsstruktur i två. En stor utmaning i utvecklingen av området har varit att finansiera södra ringvägen i Lahtis, som är ansluten till Riksväg 12.

### Pilotprojekt

Projekt MBTSN+M är en del av en större planeringshelhet för stationsområdet, med vilken avses den internationella idétävling som gäller området samt den därpå följande planerings- och planläggningsprocessen. Planeringsprocessen koncentreras på det 300 meter breda och två kilometer långa området (cirka 53 hektar) som finns längs med banan och som delar staden i två. Hela granskningsområdet är dock större, totalt cirka 100 ha.

I enlighet med Lahtis stads strategi utvecklas stationstrakten till ett exempelområde för miljö- och energieffektivt arbetsplats- och bostadsbygge. Trafikarrangemangen fokuserar främst på gång, cykling och kollektivtrafiken samt på att minimera personbilstrafiken.



Målet med projektet MBTSN+M är att

- 1) utveckla en ny planeringspraxis och utifrån idétävlingen utarbeta en strategisk utvecklingsplan för Lahtis stationsområde med beaktande av markanvändning, boende, trafik, service och näringsliv samt miljömål (MBTSN+M).
- 2) utarbeta en ny verksamhetsmodell för stadsutvecklings-samarbetet mellan kommunen och staten, samordningen av olika intressen samt handledningen för övergripande styrning av statskoncernen.
- 3) genomföra statens fastighetsstrategi och tillgodose statens helhetsintresse, som ligger till grund för strategin, där man förutom de ekonomiska effekterna beaktar andra samhällsreliga synpunkter, såsom en enhetlig samhällsstruktur, livscykelräkande, hållbar utveckling och energieffektivitet.
- 4) utveckla avtalsförhållandet mellan kommuner och staten, särskilt vad gäller tillväxt- och MBT-intentionsavtal och tillämpningsobjekt.

### Centrala resultat

Förutom den egentliga utvecklingen av området strävar projektet även efter resultat som kan generaliseras och utnyttjas på andra orter. Dessa omfattar särskilt

- 1) en ny planeringsprocess som beaktar markanvändningen, boendet, trafiken, tjänsterna och näringslivet.
- 2) en skildring av problematiken i utvecklingssamarbetet mellan staden, markägarna och staten och olika intressenters synpunkter samt förslag för att utveckla en planerings-, förhandlings- och avtalsmodell för staden och staten. Resultaten skildras i slutrapporten för projektet.

### Slutsatser

Inom ramen för projektet utvecklas en process som strävar efter maximal nytta för de olika parterna. Projektet beaktar de olika parternas mål vad gäller konkurrensförmåga, hållbar utveckling, utveckling av stadsstrukturen, kollektivtrafikens och gång- och cykeltrafikens attraktivitet samt trafiksystemets smidighet. De ekonomiska påfrestringarna och nyttorna för de olika parterna omfattas också av granskningen. Goda förhållningssätt kan sedan tillämpas i motsvarande projekt i andra stadsregioner.



## Pendelparkering

Kan man ta fram en verksamhetsmodell för att påskynda byggandet av anslutningsparkeringar i de stora stadsregionerna och minska personbilstrafiken till centrumområdena?

### Nuläge och utmaningar

I dagsläget är det ingen som ansvarar för pendelparkeringar. Allmänna principer för en genomförande-, underhålls- och finansieringsmodell saknas, vilket leder till att nya anslutningsparkeringar byggs långsamt och icke-samordnat. De största pendelparkeringsbehoven längs med spårtrafiken finns i kranskommunernas centrum, där även markvärdet är högst. Vad gäller busstrafiken finns det ett behov av att utveckla pendelparkeringen vid nya terminaler eller hållplatserna för expressturer.

### Pilotprojekt

Syftet med pilotprojektet är att ta fram modeller för att genomföra, finansiera och fördela ansvaret för pendelparkering och cykelparkering vid terminaler och knutpunkter för spårtrafiken och den övriga kollektivtrafiken. Samarbetsparter är Trafikverket, kommunerna, HRT (Helsingforsregionens trafik), NTM-centralerna, användarna, trafikoperatörerna, markägarna och näringslivet. Målet är att skapa en avtalsmodell som fastställer ansvaret för att genomföra projektet och fördelar finansieringsansvaret mellan dem som gynnas av projektet (staten, kommunerna, de övriga markägarna, trafikoperatörerna, näringsidkarna). I modellen riktas eller öronmärks det ökade markvärdet som följer av utvecklingen av stationsområdet enligt överenskommen till investeringarna för att utveckla pendelparkeringen. Stationsområdet i Grankulla i huvudstadsregionen har granskats som pilotprojekt.

### Centrala resultat

Kommunfullmäktige i Grankulla beslutade att inte planlägga ett utrymme för en dagligvaruaffär i anslutning till pendelparkeringsområdet. Det bygglov för annat syfte än pendelparkering som diskuterades i förhandlingsskedet var ursprungligen relativt litet, och följaktligen skulle den

offentliga sektorn i alla fall ha fått stå för den största delen av kostnaderna för pendelparkeringen. Med tanke på Grankullas finansieringsintresse skulle intressenter från Esbo ha dragit för stor nytta av parkeringen. Vid förhandlingarna mellan markägarna (Grankulla stad, VR och Trafikverket) kom man överens om att Grankulla stad som en tillfällig lösning på egen bekostnad planerar och genomför en parkering på stationsområdet. På så sätt kan man som parkering använda det område som hör till Trafikverket och där man senare kommer att bygga stadsspår. Planeringen av området som en attraktiv pendelparkering som en del av huvudstadsregionens pendelparkeringssystem fortsätter i samband med planeringen av stadsbanan Esbo-Alberga och innan banan byggs.

### Slutsatser och fortsatta åtgärder

En tilldragande pendelparkering i kombination med kommersiella tjänster är ett projekt som såväl invånarna som kommunerna i stadsregioner drar nytta av. De kommersiella fördelarna är också avsevärda, eftersom stationsområden är goda affärsplatser. I anslutning till pendelparkeringen kan man utveckla nya tjänster som underlättar vardagen och lockar människor att använda kollektivtrafiken, vilket minskar antalet personbilsfärder till centrumområdena. Att ordna pendelparkering delvis med privat finansiering förutsätter att kommunen planlägger ett stort antal nya bygglov för områdena kring stationerna.

Det lönar sig även för staten att delta i finansieringen av pendelparkeringsplatser, eftersom de minskar behovet av att investera i infartsleder, kostnaderna till följd av rusningar och växthusgasutsläppen. Därför skapar man parallellt med pilotprojektet en verksamhetsmodell, där man bedömer behovet av pendelparkering och inkluderar byggandet av nödvändig pendelparkering i alla större trafikledsinvesteringsprojekt. Modellen har redan tillämpats i byggandet av Ringbanan.

Under ledning av HRT utarbetas en pendelparkeringsstrategi för HRT som redogör för verksamhetsmodellen, parterna och finansieringen. En betydande ökning av pendelparkeringen förutsätter att pendelparkering fastställs som en del av kollektivtrafikens infrastruktur och att den anvisas en vårdorganisation.







## Stöd för boende hemma till åldringar och handikappade

**Hur kan man stödja ett säkert och stimulerande hemmaboende för åldringar och handikappade genom nya kontaktmöjligheter?**

### Nuläge och utmaningar

Människor lever allt längre, de stora åldersklasserna går i pension och arbetstagarna i servicebranscherna minskar. Samtidigt vill en stor del av den åldrande befolkningen bo hemma så länge som möjligt. I och med att de tekniska färdigheterna utvecklas, skapas en möjlighet att dra nytta av nätverksbaserade tjänster. I syfte att stödja hemmaboendet för den åldrande befolkningen och särskilda grupper, bl.a. funktionshindrade, finns och utvecklas det många olika tjänster som kan beställas via datanät, men där genomförandet av själva tjänsten eller produkten kräver fysisk transport (t.ex. måltidstjänster, distribution av läkemedel, förmedling av inköp, rutinprover och kontroller inom hälsovården).

Med de nya tjänsterna är det möjligt att stödja åldringarnas och de handikappades förutsättningar till ett självständigt, säkert och trivsamt hemmaboende och samtidigt minska transportbehovet. Ur klienternas synvinkel underlättas tillgången till tjänster och möjligheten till hemmaboende. Det finns nya metoder för att vara i kontakt med de anhöriga. Landsbygdskommunernas dragkraft och möjligheten att ordna tjänster bevaras även ur den åldrande befolkningens synvinkel samtidigt som kommuninvånarnas jämlikhet ökar. De nya tjänsterna underlättar kommunpersonalens arbete.

Tack vare en bättre samordning effektiviseras även transporter och man kan spara på kostnaderna för anstaltsvård då åldringarna kan bo hemma längre. Nya affärsmöjligheter öppnas för företagen. Sammanslagningen och rationaliseringen av transporter minskar trafikutsläppen.

Flera olika projekt för att utveckla tjänster pågår. Att projekt inom den privata och offentliga sektorn genomförs skilt förhindrar att nya och effektivare praxis uppkommer. En övergripande samordning och en gemensam långsiktig utvecklingsvision saknas.

### Pilotprojekt

Pilotprojektet utredde vilka möjligheter den nuvarande lagstiftningen om transporter erbjuder. Dessutom identifierades kontaktpunkterna till pågående omfattande program och projekt. Social- och hälsovårdsministeriet, Finansministeriet, Arbets- och näringsministeriet och TEKES genomför som bäst stora projekt som tangerar ämnet.

### Centrala resultat

Vid pilotprojektet upptäcktes centrala problem och hinder för att utveckla klientorienterade tjänster och för att ta dem i bruk i stor skala. Exempelvis har man hittills planerat tjänster för enskilda kommuner, utan att nödvändigtvis ha tänkt på slutanvändaren. Att utvecklingen av tjänsterna är utspridd och beställarspecifik hindrar uppkomsten av lösningar som fungerar på riksomfattande nivå. Slutsatsen av pilotprojektet är att kommunernas upphandlingspraxis, kunskapen om lagstiftningen om trafiktillstånd och konkurrenssättningen måste förbättras. Samarbetet mellan olika kommunala förvaltningar bör ökas för att skapa övergripande tjänster som är förnuftiga ur klientens synvinkel.

### Slutsatser

Ett gemensamt beslut och gemensam vision behövs för att främja ärendet, helst på politisk nivå. Lagstiftningen och verksamhetssätten ska vid behov utvecklas på så sätt att en effektiv verksamhet är möjlig.



## Pendelparkering

**Kan man ta fram en verksamhetsmodell för att påskynda byggandet av anslutningsparkeringar i de stora stadsregionerna och minska personbilstrafiken till centrumområdena?**

### Nuläge och utmaningar

I dagsläget är det ingen som ansvarar för pendelparkeringar. Allmänna principer för en genomförande-, underhålls- och finansieringsmodell saknas, vilket leder till att nya anslutningsparkeringar byggs långsamt och icke-samordnat. De största pendelparkeringsbehoven ligger med spårtrafiken finns i kranskommunernas centrum, där även markvärdet är högst. Vad gäller busstrafiken finns det ett behov av att utveckla pendelparkeringen vid nya terminaler eller hållplatserna för expressurer.

### Pilotprojekt

Syftet med pilotprojektet är att ta fram modeller för att genomföra, finansiera och fördela ansvaret för pendelparkering och cykelparkering vid terminaler och knutpunkter för spårtrafiken och den övriga kollektivtrafiken. Samarbetsparter är Trafikverket, kommunerna, HRT (Helsingforsregionens trafik), NTM-centralerna, användarna, trafikoperatörerna, markägarna och näringslivet. Målet är att skapa en avtalsmodell som fastställer ansvaret för att genomföra projektet och fördelar finansieringsansvaret mellan dem som gynnas av projektet (staten, kommunerna, de övriga markägarna, trafikoperatörerna, näringsidkarna). I modellen riktas eller öronmärks det ökade markvärdet som följer av utvecklingen av stationsområdet enligt överenskommen till investeringarna för att utveckla pendelparkeringen. Stationsområdet i Grankulla i huvudstadsregionen har granskats som pilotprojekt.

### Centrala resultat

Kommunfullmäktige i Grankulla beslutade att inte planlägga ett utrymme för en dagligvaruaffär i anslutning till pendelparkeringsområdet. Det bygglov för annat syfte än pendelparkering som diskuterades i förhandlingsskedet var ursprungligen relativt litet, och följaktligen skulle den

offentliga sektorn i alla fall ha fått stå för den största delen av kostnaderna för pendelparkeringen. Med tanke på Grankullas finansieringsintresse skulle intressenter från Esbo ha dragit för stor nytta av parkeringen. Vid förhandlingarna mellan markägarna (Grankulla stad, VR och Trafikverket) kom man överens om att Grankulla stad som en tillfällig lösning på egen bekostnad planerar och genomför en parkering på stationsområdet. På så sätt kan man som parkering använda det område som hör till Trafikverket och där man senare kommer att bygga stadsspår. Planeringen av området som en attraktiv pendelparkering som en del av huvudstadsregionens pendelparkeringssystem fortsätter i samband med planeringen av stadsbanan Esbo-Alberga och innan banan byggs.

### Slutsatser och fortsatta åtgärder

En tilldragande pendelparkering i kombination med kommersiella tjänster är ett projekt som såväl invånarna som kommunerna i stadsregioner drar nytta av. De kommersiella fördelarna är också avsevärda, eftersom stationsområden är goda affärsplatser. I anslutning till pendelparkeringen kan man utveckla nya tjänster som underlättar vardagen och lockar människor att använda kollektivtrafiken, vilket minskar antalet personbilsfärder till centrumområdena. Att ordna pendelparkering delvis med privat finansiering förutsätter att kommunen planlägger ett stort antal nya bygglov för områdena kring stationerna.

Det lönar sig även för staten att delta i finansieringen av pendelparkeringsplatser, eftersom de minskar behovet av att investera i infartsleder, kostnaderna till följd av rusningar och växthusgasutsläppen. Därför skapar man parallellt med pilotprojektet en verksamhetsmodell, där man bedömer behovet av pendelparkering och inkluderar byggandet av nödvändig pendelparkering i alla större trafikledsinvesteringsprojekt. Modellen har redan tillämpats i byggandet av Ringbanan.

Under ledning av HRT utarbetas en pendelparkeringsstrategi för HRT som redogör för verksamhetsmodellen, parterna och finansieringen. En betydande ökning av pendelparkeringen förutsätter att pendelparkering fastställs som en del av kollektivtrafikens infrastruktur och att den anvisas en vårdorganisation.











Kommunikationsministeriet  
PB 31, 00023 Statsrådet  
Växel: 0295 16001

**[www.lvm.fi](http://www.lvm.fi)**